

1968 மார்ச் 16]

இணைப்பு.

[33-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து.

1967-68.

ஆய்வுரை

1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட தமிழ்நாடு அரசாங்கத்தின் பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி 1967-ல் தனது 21-வது ஆண்டினை எய்தியுள்ளது. அரசாங்கம் மேற்கொண்டு நடத்தும் ஒரு வணிக நிறுவனத்தின் திறமை, முதற்கண் பொதுமக்களுக்கு அது ஆற்றும் பணியைக் கொண்டும், இரண்டாவதாக, அந்த நிறுவனத்தின் நிதி நிலையைக் கொண்டும் பெரும்பாலும் முடிவு செய்யப்படுகிறது. இந்த நிறுவனம் இவ்வாண்டில் கூடுதலாகவும் சிறப்பாகவும் ஆற்றிய போக்குவரத்துப் பணிகளின் விவரமும் அது குறித்த மறு ஆய்வும் இந்த ஆய்வுரையின் அடுத்து வரும் பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1967-68-ம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட முன்னேற்றம் புற்றியும் 1967-68-ம் ஆண்டின் இறுதியில் இந்த நிறுவனம் ஆற்றுகின்ற எதிர்பார்க்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பணியின் அளவையும் காட்டும் புள்ளி விவர அறிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

சென்னைக் கிளை.

நெடுந்தொலைப்
போக்குவரத்துப்
பணி.

	1967		1968	
	மார்ச் 31-ம் தேதி.	மார்ச் 31-ம் தேதி (எதிர்பார்க்கப்படுவது).	மார்ச் 31-ம் தேதி.	மார்ச் 31-ம் தேதி (எதிர்பார்க்கப்படுவது).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(1) பேருந்துகளின் மொத்தம் எண்ணிக்கை.	1,026	1,327	174	188
(2) பேருந்துகளின் பணி எண்ணிக்கை.	861	1,120	129	146
(3) வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை.	185	370	46	55
(4) வழித்தடங்களின் மொத்த நீளம் (மைல்களில்).	2,012	17,600	9,547	11,340
(5) பயணத்தடவைகள் அல்லது ஒற்றைப்பயணங்கள்.	16,743	21,780	154	171
(6) அன்றாடப் பயண மைல்களுக்கு.	122,299	161,300	31,618	35,000
(7) அன்றாடச் சராசரி வசூல் (ரூபாயில்).	150,000	250,000	46,000	52,000
(8) அன்றாடம் பயணம்செய்த பயணிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	850,000	900,000	23,000	23,700

[1968 மார்ச் 16]

பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பிரிவின் இயங்கு திறனை மேம்படுத்தவும் பொது மக்களுக்கு அது ஆற்றும் பணியை மேலும் திறக்கச் செய்யவும் நடவடிக்கைகள் இடைவிடாது மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

2. இத் துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

ஆண்டு.	மூலதன முதலீடு.			மொத்த வருவாய்.
	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(ரூபாய் லட்சத்தில்.)				
1966-67 ..	1,002.02	201.15	1,203.17	968.15
1967-68 (எதிர் பார்க்கப்படுவது).	1,203.17	152.98	1,356.15	1,147.73
மொத்தச் செலவு. நிகர வருவாய். பயணிகள் வசதி நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தேய்மான நிதி, தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி ஆகியவற்றிற்குத் தொகை வழங்கல்.				
	(6)	(7)	(8)	(9)
(ரூபாய் லட்சத்தில்.)				
1966-67 ..	896.55	71.60	132.60	(—) 61.00
1967-68 (எதிர் பார்க்கப்படுவது).	1,039.72	108.01	145.36	(—) 37.35

1966-67-ல் ரூபாய் 61 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டதற்குப் பிரிவுவாரி விவரங்கள் வருமாறு:—

(ரூபாய் லட்சத்தில்)				
(1)	அரசாங்கப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, சென்னை கிளை.	(—)	62.27	
(2)	தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி.	(+)	1.30	
(3)	அரசாங்கப் பேருந்துப் போக்குவரத்து கன்னியாகுமரிக் கிளை.	(—)	5.00	
(4)	நெடுந்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்	(+)	4.64	
(5)	இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி	(+)	0.33	

அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையிலும், கன்னியாகுமரிக் கிளையிலும் ஏற்பட்ட விரயமே துறையினருக்கு ஏற்பட்ட விரயத்திற்குக் காரணமாகும்.

அரசாங்கப் பேருந்துப் பணி, சென்னைக் கிளை.—அரசாங்கப் பேருந்துப் பணியைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையில் முந்திய ஆண்டில் ரூ. 33.91 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டிருக்க, இவ்வாண்டில் இந்த இழப்பு ரூ. 62.27 லட்சமாக அதிகரித்தது. இயங்கு செலவு உயர்ந்ததன் காரணமாகவே

1968 மார்ச் 16]

விரயம் அதிகரித்துள்ளது. இயக்குவதற்கான செலவுக்கும் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையின் அதிகரிப்புக்கும் தொடர்பில்லை. விரயம் மிகுந்ததற்கான காரணங்கள் வருமாறு.—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்).

- | | |
|---|-------|
| (1) 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும், 1966-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும் தொழிலாளர்களின் அக விலைப்படி வீதங்களை உயர்த்தியது. | 10.00 |
| (2) கடுவிசை டீசல் எண்ணெயின் விலையில் 1966-67-ல் ஏற்பட்ட உயர்வு. | 4.50 |
| (3) நீள்தொலைப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட டயர்களில் ஒரு பகுதியை மாற்றியதின் காரணமாக, டயர்கள், ட்யூபுகள் ஆகியவற்றின் விலையில் ஏற்பட்ட உயர்வு. | 7.77 |
| (4) அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்ந்ததன் விளைவாக, ஊழியர்கள் வருங்கால வைப்பு நிதிக்குச் செலுத்த வேண்டிய பங்குத் தொகை அதிகரிப்பும், அப்பங்குத் தொகை 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு 6½ சதவீதத்திலிருந்து 8 சதவீதமாக அதிகரித்ததும் | 1.70 |
| (5) ரூபாய் மதிப்புக் குறைப்பிற்கு பின்னர் உதிரிப் பகுதிகள் விலை அதிகரித்தது. | 5.10 |

மொத்தம் .. 29.07

போக்குவரத்துப் பணியில் ஓட்டப்படும் ஒவ்வொரு பேருந்து மூலமும் 1965-66-ல் திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 4,744 வருவாய் கிடைத்திருக்க, 1966-67-ல் இந்த வருவாய் ரூ. 4,965 ஆக அதிகரித்தது. போக்குவரத்துப் பணியில் பயன்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளின் மூலம் அதிக வருவாய் கிடைத்தது என்பது உண்மைதான். ஆனால், பேருந்துக் கட்டணங்கள் அதிகரிக்கவில்லை. பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவு அதிகரித்தது. எனவே, பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை அதிகரித்த போதிலும் சென்ற ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது 1966-67-ல் விரயம் அதிகரித்துள்ளது.

சென்னை மாநகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி போன்ற பெரிய நிறுவனங்களுக்கும் வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக்கும் சில வேறுபாடுகள் உள்ளன. சென்னை மாநகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக்குக் கூடுதலான சிறப்பான சில கூறுகள் உண்டு. வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு இச் சிறப்பான கூறுகள் இல்லை. அதற்குச் சில காரணங்கள் உள்ளன. அவையாவன :—

(1) பேருந்துகளை நிறுத்த வேண்டிய இடங்கள் எராளமாக உள்ள படியாலும், போக்குவரத்து நெரிசல் காரணமாகவும், பேருந்துகளின் டயர்களும் உதிரிப் பகுதிகளும் அதிக அளவிற்குத் தேய்வடைகின்றன.

(2) ஆதாயம் தராத போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொது மக்களின் நலனை முன்னிட்டு நடத்த வேண்டியிருப்பது.

(3) நெரிசல் நேரங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்க, ஆதாயம் தராத போக்குவரத்துப் பணிகளை நடத்த வேண்டியதன் அவசியம்.

[1968 மார்ச் 16]

(4) போக்குவரத்து மிகுந்த இடர்ப்பாடான சூழலில் சிக்கனச் செலவில் மைல்களைக் கடக்க இயலாமை காரணமாகவும், 1965-ம் ஆண்டு மோட்டார் போக்குவரத்து ஊழியர் விதிகளைச் சேர்ந்த விதித்துறைகளைக் கண்டிப்பாகக் கடைபிடிக்க வேண்டியிருந்தாலும் பேருந்துகள் இயங்கிய அளவுக்கு ஆதாயம் கிடைக்கவில்லை.

பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவு அதிகரித்தபோதிலும் கட்டணங்களை அதிகரிக்க முடியாத ஒரு நிலையினாலும் சென்னை மாநகர் பேருந்துப் பணிக் குரிய தனிக் கூறுகளின் காரணமாகவும் சென்னை மாநகரப் பேருந்துப் பணி கடந்த சில ஆண்டுகளாக விரயத்தில் செயல்பட்டு வருகிறது. பம்பாய் மின்சார வழங்கும் போக்குவரத்து நிறுவனமும், டெல்லி போக்குவரத்து நிறுவனமும், கல்கத்தா சாலைப்போக்குவரத்துப் பொறுப்பாண்மைக் கழகமும் விரயத்திலேயே செயல்பட்டு வருகின்றன என்பதை இங்கே குறிப்பிடலாம்.

அரசாங்கப் பேருந்துப் பணி, கன்னியாகுமரி கிளை.—அரசாங்கப் பேருந்துப் பணியைச் சேர்ந்த, கன்னியாகுமரி கிளை முந்திய ஆண்டில் ரூ. 2.54 லட்சம் ஆதாயத்தில் செயல்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் அதில் ரூ. 5 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டுள்ளது. 1965-66-ல் ஆதாயம் ஏற்பட்டதற்கான காரணங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) முந்திய ஆண்டுகளில் தேய்மானம் குறித்து அதிகப்படியாக வசூலிக்கப்பட்ட ரூ. 1.15 லட்சம் 1965-66-ல் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

(2) மூலதன வட்டி ரூ. 1.21 லட்சம் குறைந்தது. இராணிக் கோட்டம் பணிக் களரிக்காகத் தனிப்பட்ட கணக்குகள் தயாரிக்கப்பட்டதும், அதன் காரணமாக இக் கணக்குகளுக்கு மூலதனம் மாற்றப்பட்டதும் இதற்குக் காரணமாகும்.

அடியிற்கண்ட இனங்களில் செலவு அதிகரித்ததனால் 1966-67-ல் விரயம் ஏற்பட்டது. பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை அதிகரித்தபோதிலும், பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவும் அதிகரித்து விட்டது:—

(1) 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும், 1966-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும் அதிகரித்த வீதங்களில் அகவிலைப்படி வழங்கியது;

(2) அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்ந்ததன் விளைவாக ஊழியர்கள் வருங்கால வைப்புநீதிக்குச் செலுத்தவேண்டிய பங்குத்தொகை அதிகரித்ததும், அப்பங்குத் தொகை $6\frac{1}{2}$ சதவீதத்திற்கு 8 சத வீதமாக அதிகரிக்கப்பட்டதும்;

(3) ரூபாய் செலாவணி மதிப்பு குறைக்கப்பட்டதன் காரணமாகவும் விற்பனை விலை முதலியவற்றின் காரணமாகவும் உதிரிப் பகுதிகளின் விலை அதிகரித்தது;

(4) டயர்கள், பூபுகள், உயவு எண்ணெய் ஆகியவற்றின் விலை அதிகரித்தது;

(5) கருவிசை டீசல் எண்ணெயின் விலை உயர்வு.

போக்குவரத்துப் பணியில் ஓட்டப்படும் ஒவ்வொரு பேருந்து மூலமும் திங்கள் ஒன்றில் 1965-66-ல் ரூபாய் 5,741 வருவாய் கிடைத்தது. இது 1966-67-ல் ரூ. 5,779 ஆக அதிகரித்தது. பேருந்து ஒன்றுக்கு, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஆகம் சராசரிச் செலவு 1965-66-ல் ரூ. 5,888 ஆக இருந்தது. இது 1966-67-ல் ரூ. 6,062 ஆக அதிகரித்தது. வருவாய் அதிகரிப்பு மிகவும் குறைவாக இருந்தபோதிலும் முந்திய பத்தியில் குறிப்பிட்டுள்ள காரணங்களினால் செலவு அதிகரிப்பு மிகவும் அதிக மாயிருந்தது. இதனால் 1966-67-ல் அதிக அளவு விரயம் ஏற்பட்டது.

1968 மார்ச் 16]

நீள் தொலைப் பேருந்துப் பணி.—

1966-67-ல் ரூ. 4.64 லட்சம் ஆதாயம் கிடைத்தது. அதற்கு முந்திய ஆண்டிலோ ரூ. 6.94 லட்சம் ஆதாயம் கிட்டியது. மொத்த வருவாய் ரூ. 31 இலட்சம் அதிகரித்தபோதிலும், செலவு ரூ. 33 லட்சம் அதிகரித்ததால் நிகர ஆதாயம் ரூ. 2 இலட்சம் குறைந்தது.

1965-66-ல் பேருந்து ஒவ்வொன்றின் மூலமும் நிற்குமிடங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 8,023 வருவாய் கிடைத்தது. இது 1966-67-ல் ரூ. 8,464 ஆக அதிகரித்தது. 1966-ம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு கட்டணங்கள் 20 சத வீதம் உயர்த்தப்பட்டபோதிலும் போக்குவரத்து குறைந்தபடியால் கட்டண உயர்வின் முழுப் பயனும் இத் துறைக்குக் கிடைக்கவில்லை.

மாதமொன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்காகும் செலவு 1965-66-ல் ரூபாய் 7,624 ஆக இருந்தது. இது அடியிற்கண்ட காரணங்களினால் 1966-67-ல் ரூ. 8,234 ஆக அதிகரித்தது:—

(1) 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1 தேதி முதற்கொண்டும் 1966-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும் அதிகரித்த வீதங்களில் அகவிலைப்படி வழங்கப்பட்டது;

(2) அகவிலைப்படி அதிகரித்ததன் காரணமாக ஊழியர்கள் வருங்கால வைப்புநிதிக்குச் செலுத்த வேண்டிய பங்குத்தொகை அதிகரித்ததும், அப் பங்குத் தொகை 6½ சதவீதத்திலிருந்து 8 சதவீதமாக அதிகரித்ததும்;

(3) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய் விலை உயர்வு;

(4) டயர்கள், ப்யூபுகள் ஆகியவற்றுக்கான செலவு அதிகரித்ததும் டயர்கள், ப்யூபுகள் விலை அதிகரித்ததும்;

(5) உதிரிப் பகுதிகள் விலை, தொழிலாளர் செலவு முதலியவை அதிகரித்ததன் காரணமாகவும் ஆண்டுதோறும் செப்பணிடுவதற்காக ஏற்படும் செலவு அதிகரித்ததும்.

பேருந்துகளிலிருந்து கிடைத்த அதிகப்படி வருவாயைவிட பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவு உயர்வு மிகுந்திருந்த காரணத்தினால் ஆதாயம் குறைந்தது.

3. தமிழ்நாடு பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறையின் சேமநிதிகள்

(1) தேய்மான சேமநிதி.—

பேருந்துகள் ஓட்டுவதின் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக, புதியன வற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேமநிதி ஒன்று உள்ளது. 1967-68-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளிவிவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1967 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை.	4,78.04
1967-68-ல் சேர்த்த தொகைகள்	145.36
மொத்தம் ..	623.40
1967-68-ல் இந் நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை.	81.69
1968 மார்ச் 31-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில்	541.71
உள்ளது (எதிர்பார்ப்பது).	

[1968 மார்ச் 16]

துறையினருக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன.

(2) பயனிகள் வசதி நிதி.—

தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 இலட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனம் விரிவடைந்து கொண்டே போகையில் பயனிகளின் வசதிகளை உயர்த்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் தேதி வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று இருந்தது. 1965-66-ல் முதல் துறை முழுவதற்கும், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1967-68-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்த்த தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து வாங்கிய தொகை குறித்த புள்ளிவிவரம் வருமாறு :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1967 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருந்த இருப்பு ..	2.67
1967-68-ல் சேர்த்த தொகை	0.18
மொத்தம் ..	2.85
1967-68-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை ..	..
1968 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	2.85

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதிகளை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென, சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்குத் தனிச் சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன; சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயனிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்டதால் 1964, அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவலகங்களையும் கவனித்துக் கொள்கின்றன.

(3) வளர்ச்சி நிதி.—

போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 22.5 இலட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965, மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் இத் துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33½ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33½ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டது.

1968 மார்ச் 16]

1968 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்புக் குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு:—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1967-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு.	24.26
1967-68-ல் சேர்த்த தொகை	1.64
மொத்தம் ..	25.90
1967-68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	25.90

(4) வீட்டு வசதி நிதி.—

தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசாங்கம் 1962-63-ல் நிறுவியது. இத் துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகை செய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும், வீட்டு வசதிக்கான அதன் வேலைத் திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன.

1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது:—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1967 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	8.66
1967-68-ல் சேர்த்த தொகை.. .. .	0.61
மொத்தம் ..	9.27
1967-68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	9.27

தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்களுக்கான வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம் பேட்டைக்கு அண்மையிலுள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர் கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் வாங்கியுள்ளது. தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக இந்த இடங்களில் எல்லா வசதிகளுடன் குறைந்த செலவில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பது பற்றி இத் துறை மும்முரமாக ஆய்வு செய்து வருகிறது.

(5) விபத்து சேம நிதி.—

இந்த நிதி 1951-ம் ஆண்டு நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளில் செல்லுதலையில் எதிர்பாரா வண்ணமாக ஏற்படும் விபத்துக்களின் வாயிலாக அவ் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்துகொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கப்பட்டு போதுமான நிதியை வைத்து வருவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டுதோறும் மொத்தமாக ரூபாய் 2,000 என்ற ஒரே மாதிரியான வீதம் அல்லது இதன்

[1968 மார்ச் 16]

செலவுகளைச் செய்த பிறகு மேற்படி நிதியில் ரூபாய் 2 லட்சம் தொகை எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான தொகை, இவற்றில் ரூபாய் 2 லட்சம் உள்ளதோ அத் தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்படுகிறது.

ஆயினும், இமப்பீட்டுத் தொகை குறித்த செலவு அதிகரித்ததினால், அதனைச் சரிக்கட்ட மேற்படி நிதிக்குச் சென்ற ஆண்டில் ரூபாய் 2 லட்சம் தனிப்பட்ட முறையில் செலுத்த வேண்டுமென்று, முடிவு செய்யப்பட்டது. 1967-68-ல் இதில் சேர்க்க வேண்டிய தொகை ரூபாய் 3 லட்சம் என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரத்தில் கரணலாம் :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1967 ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு ..	0 58
1967-68-ல் சேர்த்த தொகை	3 00
மொத்தம் ..	3 58
1967-68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	3 00
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	0 58

1965-ல் இந்திய அரசினர் மோட்டார் வண்டிகளின் காப்புறுதி குறித்த விதிகளைத் திருத்தினர். இந்திய அரசினர் பிறப்பித்துள்ள திருத்தங்களை யொட்டி ஒரு புதிய விபத்து சேமநிதி ஒன்றை நிறுவுவதற்கான செயற் குறிப்புகள் அரசாங்கத்தின் ஆலோசனையில் இருந்து வருகின்றன.

(6) துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி.—

1960 ஜூன் திங்களில் இந்த நிதி ஏற்படுத்த அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது ஊழியர்களின் ஈமச் சடங்குகளுக்காகும் செலவைச் சரிக்கட்டுவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். மேலும் பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியர்களின் உடனடியான செலவுக்குப் பணம் வழங்கவும், போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆதரவற்றவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பத்தினருக்குப் பணம் வழங்கவும் இந்த நிதியிலிருந்து தொகை பயன்படுத்தப்படுகிறது. முதற்கண் இந்த நிதிக்கு ரூ 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசாங்கம் முதலில் அனுமதித்த ரூ. 1,000 அளவிற்கு இந்த நிதியில் இருப்புத் தொகை இருக்கும்படிச் செய்வதற்கென ஆண்டு தோறும் தொகை சேர்க்கப்படுகிறது.

1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருக்கக் கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரம் காட்டுகிறது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1967 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	0 01
1967-68-ல் சேர்த்த தொகை	0 02
மொத்தம் ..	0 03
1967-68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை ..	0 02
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	0 01

[1968 மார்ச் 16]

4. பேருந்துப் பணியை நாட்டுடைமையாக்குதல்

உலகப் போருக்குப்பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவது குறித்த மத்தியக் குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாகவும், அரசாங்கத்தினால் நிர்வகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944, டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினை யொட்டி, தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார் பேருந்துகளுக்கு கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்குக் கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக் கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக, 1948, ஜூலைத் திங்களில் சென்னை நகரில் உள்ள நகரப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது.

முதல் நெடுந்தொலை கடுவிசைப் போக்குவரத்து சீர் வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விசைப் பேருந்துகளே விடப் பட்டேவண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம்மாநிலத்தின் மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையின் விசைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க் கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழகப் போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஒட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.—

(அ) 75 கைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண, கடுவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—(அவற்றின் நீளம் என்னவாக இருப்பிலும்) ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச் செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித் தடங்கள் உட்பட.

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.

மேற்சொன்ன கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித் தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்ட் ஒன்றாந்தேதி முதல் அதில் போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அப்போது முதல், வழித்தடங்கள் பல துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டு, துறையினர்ப் பேருந்துகள் அவற்றில் ஓடுகின்றன. அத்தகைய வழித்தடங்களின் பட்டியல் ஒன்று இந்த ஆய்வுரையின் VIII-ம் விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. துறையினர் இந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டதால் வேலையிறந்த தனியார்ப் போக்குவரத்து பணியாளர்கள் விண்ணப்பம் செய்து கொள்வதன் மேல் போக்குவரத்துத் துறையினர் அவர்களைத் தகுதியுடைய வர்களாகக் கருதுவார்களாயின், துறையின் பணியில் சேர்த்துக்கொள்ளப் படுகின்றனர்.

இந்தப் பணியாளர்கள் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்கள் மூலம் வர வேண்டியதில்லை.

[1968 மார்ச் 16]

5. துறையினர் மேற்கொண்ட வழித்தடங்களில் இடவசதியும் கட்டணங்களும்

எழுபத்தைந்தி மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்டும் தொலைவுள்ளவையும் துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளவையுமான துறையினர் பேருந்துகளில், இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை 52 என்று உரையறுத்ததன் மூலம், நல்ல இட வசதிக்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. எல்லா இருக்கைகளும் முன்னேக்கியே உள்ளன. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் வசதிக்காக நர்த் தொட்டிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. 75 மைல்களுக்குக் குறைவான வழித்தடங்களில், சாதாரணமாக 56 இருக்கைகள் கொண்ட வெளியூர் வகைப் பேருந்துகள் ஒட்டப்படுகின்றன.

வழித் தடங்கள் பலவற்றில் தனியார்ப் பேருந்துகளுடன் துறையினர் தங்கள் பேருந்துகளையும் ஓட்ட வேண்டியுள்ளதால், அந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டவுடன் ஒரே மாதிரியான கட்டண வீதங்களை மேற்கொள்ள இயலாமை. போயிற்று. இந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்ட பிாகு உடனடியாக இவற்றிற்காக கீழ்க்கண்ட வகைக் கட்டண வீதங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன :—

(அ) 1967 ஜூன் திங்களிலும், அதற்கடுத்த திங்கள்களிலும் தற காலிக அறுமதிச் சீட்டுகளுடன் இயங்கிய வழித்தடங்கள்—மைல் ஒன்றுக்கு 2 காசு.

(ஆ) தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து, அண்மையில் மேற்கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்—மைல் ஒன்றுக்கு 2.5 காசு.

(இ) எனைய தனியார் பேருந்து உரிமையாளர் இயக்கும் வழித் தடங்களுடன்கூட இயக்கப்படும் வழித்தடங்கள் தனியார் விதிக்கும் அதே கட்டண வீதங்கள். ஆயினும் இப் போக்குவரத்துகளில் கீலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 2.5 காசு என்ற ஒரேபடித்தான கட்டண வீதம் பின்னர் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இது குறித்த விவரங்கள் கீழே 9-வது பாராவில் கண்டுள்ளன.

6. நிருவனம் செயல்படுத்தல்

(i) பேருந்துப் போக்குவரத்து.—ஒரு போக்குவரத்து நிருவனத்தின் திறன் போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத் தையும், சாலைகளில் போக்குவரத்துக்கு ஒட்டப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் கொண்டு முடிவு செய்யப்படுகிறது. போக்குவரத்துக் காகவுள்ள வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, போக்குவரத்து இயக்கத்தின் சதவீதம், சாலைகளில் ஓடும் பேருந்துகளின் சதவீதம் ஆகியவை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.		பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.		போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)		
1966-67	1,317	1,191		
1967-68	1,572	1,367		

இயக்கத்திறன்.

சாலைகளில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.

மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலைகளில் ஒட்டப்பட்டவற்றின் சதவீதம்.

(4)
80 ./.
87 ./.

(5)
1,069
1,321

(6)
81
84

1968 மார்ச் 16]

1967-68ல் துறையின் இயங்குத்திறன் ஓரளவிற்குக் குறைந்துள்ளது “ஃபார்கோ” வகை வண்டிகள் நகரில் ஓடுவதற்குத் தகுதியற்றவை என்று மெய்ப்பிக்கப்பட்டதே அதற்கு முக்கிய காரணமாகும். ஆயினும், சாலைகளில் விடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளது. கிடைக்கிற பேருந்துகளை முழுதும் பயன்படுத்திக் கொள்வதன் மூலம், அவ்வாறு செய்யப்பட்டது.

இந்த ஆண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவை குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளி விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.		ஆண்டு முடிவில் மொத்தம்.
		பண்டைய வற்றிற்குப் பதிலாக.	புதியவை.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1966-67	1,256	105	117	1,373
1967-68	1,373	174	398	1,771
		(எதிர்பார்ப்பது).		(எதிர்பார்ப்பது).
ஆண்டு.	ஏற்றிச் சென்ற பயணிகள் எண்ணிக்கை.	கட்டணம் வாங்கிய தூரம் (மைல் கணக்கில்). (Revenue) Mileage.	வசூல் (பயணச் சீட்டுகளின் விற்பனை).	
			(6)	(7)
			(8)	
			ரூ.	
1966-67	34,23,11,981	602,29,000	8,13,48,724	
1967-68	42,30,00,000	703,00,000	10,37,00,000	

1966-67-ல் சென்னை நகர, புற நகர, நீள்தொலை பேருந்துப் போக்கு வரத்துக்களில் நாளொன்றுக்கு ஒரு பேருந்து ஏற்றிச் சென்ற பயணிகளின் அன்றாட எண்ணிக்கை 906-ஆக இருந்தது. இது 1965-66-ல் 455 ஆக இருந்தது.

(ii) குராம்பேட்டையிலும், நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகள்— குராம்பேட்டையிலும், நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு,	தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்கென துறையினரின் பட்டறைகளில் கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.	
	(1)	(2)
1966-67		224
1967-68 (எதிர்பார்ப்பது)	..	572
தனியார் நிறுவனங்களில் கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகள்.		மொத்தம்.
	(3)	(4)
....		224
....		572

[1968 மார்ச் 16]

தமிழ் நாட்டில் பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கியதன் மூலம், ஏற்பட்ட அதிகரித்த பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்கென குரோம்பேட்டையிலும் நாகர்கோயிலிலும் உள்ள டட்டைகளை உற்பத்தித் திறன் இந்த ஆண்டு உயர்க்கப்பட்டது நாட்டத்திற்குரிய ஒன்றாகும்.

தற்போது குரோம்பேட்டையிலுள்ள அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பட்டறையின் திறன் நாளொன்றுக்கு இரண்டு வண்டி மேல் பகுதிகள் அல்லது திங்களொன்றுக்கு 50 வண்டி மேற்பகுதிகள் கட்டுவதாகும். இரணித்தோட்டம் பட்டறையின் திறன் திங்களொன்றுக்கு 15 வண்டி மேல் பகுதிகள் கட்டுவதாகும்.

இந்திய உலகத்தொழில்—வாணிக சந்தைக்கு வருகிற பொது மக்களின் வசதிக்கென அந்த சந்தைக்கென ஒடவிடுவதற்காக தனிப்பட்ட முறையில் 3 வண்டிகள் அமைக்கப்பட்டன.

(iii) பணியாளர்.—1966-67, 1967-68 ஆண்டுகளில் இத் துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

	1966-67 (31-12-1966 அன்றிருந்த படி.)	1967-68 (31-12-1967 அன்றிருந்த படி.)
(1)	(2)	(3)
(a) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—		
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் ..	230	308
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நீங்க லான ஏனைய பணியாளர்கள்.	4,306	5,109
மொத்தம் ..	4,536	5,417
(b) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—		
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் ..	531	623
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நீங்க லான ஏனைய பணியாளர்கள்.	5,758	6,734
மொத்தம் ..	6,289	7,357

ஆய்வு ஆண்டில் தொழில் நுட்பப் பணியாளர் எண்ணிக்கையில் 881 கூடுதலாகியது. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கையில் 1,068 கூடுதலாகியது.

7. நெரிசல் நேரமற்ற பிற நேரங்களில் போக்குவரத்துகளைக் குறைத்தல்

போக்குவரத்துக்கள் குறித்த விவர அட்டவணைகளைத் தயாரிப்பதற்கென 1967 ஜூலைக்கு முன் மேற்கெள்ளப்பட்ட முறையின்கீழ் கைகறையிலிருந்து இரவு நெடுநேரம் வரை குறிப்பிட்ட இடைக்காலங்களில் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்பட்டன. ஒரு நாளின் நெரிசல் நேரத்திற்கும் நெரிசல் அற்ற நேரத்திற்கும் இடையில் வேறுபாடு கூடுதலும் காட்டப்படவில்லை. நண்பகல் 12 மணிக்கும், பிற்பகல் 3 மணிக்கும் இடையில் நகரின் வழித்தடங்கள் பலவற்றில் போக்குவரத்துக்கள் காலியாசகலே ஓடிக்கொண்டிருந்தன. போக்குவரத்து இயக்கச் செலவைச் சிக்ஷணப்படுத்துவதன் பொருட்டு நெரிசல் அற்ற நேரங்களின் பொழுது, அதாவது நண்பகல் 12 மணியிலிருந்து பிற்பகல் 3 வரையில் நீண்ட இடைவெளிகளில்தான் போக்குவரத்து ஒட்டவென முடிவு செய்யப்பட்டது. 24—7—1967 முதல் மேல் குறிப்பிட்ட

1968 மார்ச் 16]

இண்டவெளிகளின் பொழுது விடப்பட்ட. போக்குவரத்துகள் 623 குறைக்கப் பட்டன. அதன் விளைவாக நாளொன்றுக்கு ஏறத்தாழ, 3,000 மைல் மிச்சமாயிற்று. இரண்டாவது, உலகத் தழும் மானாடு காரணமாகவும், 1968-ஆம் ஆண்டு இந்திய உலகத் தொழில்—வாணிகச் சந்தை காரணமாகவும் ஏற்பட்ட அதிகப் போக்குவரத்துச் சிக்கலைத் தீர்க்கும் பொருட்டு இந்த முறை 1—1—1968 முதல் நிறுத்தப்பட்டது. தொழில் சந்தை முடிந்த பிறகு இந்த முறை மீண்டும் கொண்டு வரப்படும்.

8. சென்னை கிளையில் கூடுதலான போக்குவரத்துக்களும் வழித்தடங்களும்

(அ) சென்னைக் கிளையில் கீழ்க்கண்ட புதிய வழித் தடங்கள் துவக்கப் பட்டன :—

(i) நகர, புறநகர் வழித்தடங்கள்

பேருந்து
கள்.

1	வழித்தடம்	18 C	பாரிமுனை—சைதாபேட்டை (மேற்கு).	4
2	ஷே	11 B	பாரிமுனை—தியாகராயநகர் ..	4
3	ஷே	21 E	பாரிமுனை—பட்டினப்பாக்கம் ..	2
4	ஷே	61 C	இ. பெ. தொழிற்சாலை—ஆவடி..	3
5	ஷே	61 D	ஆவடி புலக்கண்ணடி நிலையம்— ஆவடி விமான தளம்.	1
6	ஷே	15 C	பாரிமுனை—நுங்கம்பாக்கம் புகை வண்டி நிலையம்.	4
7	ஷே	17 D	பாரிமுனை—அசோக் நகர் ..	4
8	ஷே	27 B	ஷெனாய்நகர்—திருவல்லிக்கேணி	4
9	ஷே	33 C	டி. வி. கே. நகர்—விவேகானந்தர் இல்லம்,	4
10	ஷே	48 A	இ. பெ. தொழிற்சாலை—பெரம்பூர்	2
11	ஷே	51 B	பிராட்வே—செத்சலப்பாக்கம் ..	2
12	ஷே	47 A	இ. பெ. தொழிற்சாலை—அடையாறு	6
13	ஷே	11 D	பாரிமுனை—அங்காஜபுரம் ..	2
14	ஷே	13 A	தியாகராயநகர்—திருவல்லிக்கேணி ..	4
15	ஷே	27 C	ஷெனாய் நகர்—திருவல்லிக்கேணி ..	2
16	ஷே	24 A	அரும்பாக்கம்—சிம்சன் ..	2
17	ஷே	38 D	கலைக்கல்லூரி—மூலக்கடை ..	2
18	ஷே	27 D	பட்டினப்பாக்கம்—தாக்கர் சத்திரம் ..	4
19	ஷே	4 G	மந்தவெளி—தங்கசாலை ..	4
20	ஷே	64 A	உயர்நீதிமன்றம்—மூலக்கடை ..	2
21	ஷே	71 A	அம்பத்தூர் தொழில்பேட்டை— எழும்பூர்.	2
22	ஷே	14 A	தங்கசாலை—அரும்பாக்கம் ..	4
23	ஷே	5 E	மயிலை—அசோக் நகர் ..	3
24	ஷே	5 C	சைதாபேட்டை—மயிலை ..	4
25	ஷே	24 B	விவேகானந்தர் இல்லம்—ஷெனாய் நகர்.	2
26	ஷே	70 A	சென்னை—பழந்தாண்டலம் ..	1

[1968 மார்ச் 16]

(ii) நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து.

பேருந்து.

1	துணைப்போக்கு வரத்து	32	தியாகராயநகர்—அமைந்தகரை	..	1
2	ஷே	33	எழும்பூர்--தண்டையார்பேட்டை	..	1
3	ஷே	34	சைதாப்பேட்டை—கௌரிவாக்கம்	..	1

(அ) கீழ்க்கண்டுகள்ள வழித்தடங்களில் போக்குவரத்து அதிகப்படுத்தப் பட்டுள்ளது :—

பேருந்துகள்.

1	வழித்தடம்	43	இ. பெ. தொழிற்சாலை—பட்டினப் பாக்கம்.	2
2	ஷே	47	அடையாறு—இ. பெ. தொழிற்சாலை.	2
3	ஷே	5 F	அடையாறு—மயிலை	2
4	ஷே	21 A	துறைமுகம்—இந்திராநகர்	2
5	ஷே	6	எம்.யூ.சி.—சங்கச்சாவடி	4
6	ஷே	6 C	எம்.யூ.சி.—சங்கச்சாவடி	2
7	ஷே	18 C	பாரிமுனை—சைதாப்பேட்டை	2
8	ஷே	4 D	தண்டையார்பேட்டை—எழும்பூர்	2
9	ஷே	61 B	பிராட்வே—வீராபுரம்	2
10	ஷே	4 E	தங்கசாலை—அடையாறு	2
11	ஷே	29 B	பெரம்பூர்—தியாகராயநகர்	2
12	ஷே	61 D	பூவிருந்தவல்லி—வீராபுரம்	1
13	ஷே	21	பாரிமுனை—மந்தவெளி	6
14	ஷே	19 M	பிராட்வே—திருவான்மியூர்	2

(இ) சென்னைக் கிளைப் போக்குவரத்தில் செய்துள்ள பிற மாறுதல்கள் பின்வருமாறு :—

1	வழித்தடம்	43	மந்தவெளியிலிருந்து, பட்டினப்பாக்கத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
2	ஷே	47	சர்மாநகரிலிருந்து, இ. பெ. தொழிற்சாலைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
3	ஷே	14	சர்மாநகரிலிருந்து, அரும்பாக்கத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
4	ஷே	28 C	மலைச்சாலையிலிருந்து, கலைக்கல்லூரிக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
5	ஷே	44	கொளுக்குப்பேட்டையிலிருந்து, இந்நிய எண்ணெய் கார்ப்பரேஷனுக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
6	ஷே	6 B	ராயபுரம் காவல் நிலையத்திலிருந்து, காசி மோட்டிற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
7	ஷே	21 A	பாரிமுனையிலிருந்து, துறைமுகத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
8	ஷே	48 A	பெரம்பூரிலிருந்து, மூலக்கடைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.

1968 மார்ச் 16]

- 9 வழித்தடம் 27 B சர்மாநகரிலிருந்து, அரும்பாக்கத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
- 10 ஷே 58 A ஓரக்காட்டிலிருந்து, அரும்மந்தை கிராஸ் சாலைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
- 11 ஷே 18 B மலைச்சாலையிலிருந்து, பாரிமுனைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
- 12 ஷே 10 B சைதாப்பேட்டையிலிருந்து, கேசவபெருமான புரத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
- 13 ஷே 23 C கிள்ளியூரிலிருந்து, தாக்கர்சத்திரத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
- 14 ஷே 32 A பிரபாத்திலிருந்து, ஸ்டான்லி மருத்துவ மனைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.

(ஈ) காலையிலும் மாலைமீயும் மாணவர்களுக்கென தனி வண்டிகள் தொடர்ந்து விடப்பட்டன. முக்கிய சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள் முதலியவை சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட கூடுதல் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்க தனி வண்டிகள் ஒட்டப்பட்டன. கூடலம் அதிகமாயுள்ள வண்டி நிறையமிடங்களில் பயணச் சீட்டுகள் கொடுக்க தனி கண்டக்டர்களைப் போடும் முறை தொடர்ந்து செயல்பட்டது.

(உ) தற்போது 37 நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துக்கள் (தனிப் போக்குவரத்துக்கள் உட்பட) நகரில் பல்வேறு வழித்தடங்களில் செயல்படுகின்றன. 130 வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துக்கள் மூலம் உரிய ஆதாயம் கிட்டுவதாயில்லை. அத்துடன், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து அனைத்தும் தனிப் போக்குவரத்து அனைத்தும் உரிய ஆதாயம் அளிப்பனவாயில்லை. பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் நலன் முன்னிட்டும், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்கவும் உரிய ஆதாயம் தராத இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்படுகின்றன.

(ஊ) தற்போது 665 நகரப் போக்குவரத்துக்கள், 37 நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துக்கள், 356 வெளியூர்ப் போக்குவரத்துக்கள், 48 நகர்—வெளியூர்ப் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்படுகின்றன.

9. கட்டணங்களை மாற்றியமைத்தல்.

தமிழகப் போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டண வீதங்கள் 1964-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. எரிபொருள், உதிரிப் பகுதிகள் ஆகியவற்றின் விலை உயர்ந்துள்ளதைச் சரிக்கட்டவும், வரி விதிப்புகளைச் சரிக்கட்டவும், தொழிலாளர்களுக்கு வசதிகள் வழங்குவதற்காகும் செலவை ஈடு செய்யவும் கட்டண வீதங்கள் மாற்றப்பட்டன. அது முதல் துறையின் பல்வேறு போக்குவரத்துக்களின் கட்டண வீதங்களில் மேற்கொண்டும் செய்யப்பட்ட மாறுதல் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) நீள் தொலைப் போக்குவரத்துக்கள்—மாநிலங்களுக்கிடையில் இயங்கும் விரைவுப் போக்குவரத்துக்கள், கன்னியாகுமரிக் கிளையின் விரைவுப் போக்குவரத்துக்கள் உட்பட.—இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் குறித்து 1964-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் சம வெளிகளைப் பொருத்த வரையில் மைல் ஒன்றுக்கு 5 காசு என்ற வீதத்திலும், மலைப் பகுதிகளைப் பொருத்த வரையில், மைல் ஒன்றுக்கு 10 காசு என்ற வீதத்திலும் கட்டணங்கள் விதிக்கப்பட்டன. அவ்வாறு கண்க்கிடப்பட்ட கட்டணங்கள் அடுத்துள்ள 25 காசுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டன. பின்னா, போக்குவரத்தினை இயக்குவதற்கான செலவு மேலும் அதிகரித்ததைச் சரிக்கட்டும் பொருட்டு, இந்தப் போக்குவரத்துக்களின் கட்டணங்கள், சமவெளிகளைப் பொருத்த வரையில், மைல் 1-க்கு 5 காசு என்பதிலிருந்து 6 காசாகவும், மலைப்பகுதிகளைப் பொருத்த வரையில் மைல் ஒன்றுக்கு 10 காசு என்பதிலிருந்து 12 காசாகவும் உயர்த்தப்பட்டன. அவ்வாறு

[1968 மார்ச் 16]

கணக்கிடப்பட்ட கட்டணங்கள் அடுத்துவரும் 10 காசின் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்படன. கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்ட பிறகு நீள் தொலைப் போக்குவரத்தில் மக்கள் பயணம் செய்வது குறைந்து விட்டது. எனினும், இரயில்வேக்களிடமிருந்து போட்டி கிளப்பியது பால் நேரத்தில் கூடுதலான இரயில்கள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்தினிடமிருந்தும் போட்டி கிளப்பியது. அதிகப்பயணிகள் நீள் தொலைப் போக்குவரத்தப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதை ஊக்குவிப்பதற்கென, மாநிலங்களுக்கிடையில் இயங்கும் விரைவுப் போக்குவரத்து, கன்னியாகுமரி கிளையின் விரைவுப் போக்குவரத்து உட்பட நீள் தொலைப் போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை அரசாங்கம் குறைத்தது. அதாவது, சமவெளினைப் பெற்றுத்த வரையில் மைல் ஒன்றுக்கு 6 காசு என்பதிலிருந்து 5 காசாகவும், பலைப்பகுதிகளைப் பொறுத்த வரையில் 12 காசு என்பதிலிருந்து 10 காசாகவும் அரசாங்கம் 1967-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ஆம் தேதி முதல் கட்டணங்களைக் குறைத்தது. அவ்வாறு கணக்கிடப்பட்ட கட்டணங்கள் அடுத்த 10 காசுக்கு முழுமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று ஆணை இடப்பட்டது.

(2) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 மைல் அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்குள் சென்னை மாநகர்ப் போக்குவரத்துக்களும் சென்னைக் கிளையின் புறநகர்ப் போக்குவரத்துக்களும்.—இந்த போக்குவரத்துக்களில் 1964-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் கீழ்க்கண்ட வீதங்களில் கட்டணங்கள் விதிக்கப்பட்டன:—

தோராயமாக, இரண்டு கிலோ மீட்டர் கொண்ட முதல் பயண நிலைக்கு —10 காசு.

தோராயமாக, இரண்டு கிலோ மீட்டர் கொண்ட அடுத்து வரும் ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் கூடுதலாக—4 காசு.

மேலே குறிப்பிட்ட வீதங்களில் கணக்கிடப்பட்ட மடங்குகளில் கட்டணங்களைச் செலுத்துவதில் வசதிக் குறைவு ஏற்படுவதாகப் பொது மக்களிடமிருந்து முறையீடு வந்தது. பொது மக்களுக்குச் சில்லறைகள் வழங்குவதில் இடர்பாடுகள் உள்ளதாகப் பணியாளர்கள் தெரிவித்தனர். அதே சமயத்தில் சென்னை மாநகருக்குள்ளும், அதையடுத்துள்ள பகுதியிலும் நீள் தொலைப் பயணிகளுக்குச் சிறிது சலுகை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று முறையீடுகள் வந்தன. பேருந்துப் பணியாளர்களும் பயணிகளும் அனுபவித்து வந்த இடர்பாடுகளை நீக்கும் பொருட்டும், நீள் தொலைப் பயணிகளுக்குச் சலுகை அளிக்கும் பொருட்டும், 1967-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ஆம் நாள் முதல் கீழே கண்டுள்ளபடி, போக்குவரத்துக்களின் கட்டண வீதங்களை அரசாங்கம் மாற்றியமைத்தது:—

1967-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ஆம் தேதிக்கு முன்பு நடைமுறையில் இருந்த கட்டணங்கள்.

1967-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ஆம் நாள் முதற்கொண்டு மாற்றியமைக்கப்பட்ட கட்டணங்கள்.

காசு.

10
14
18
22
26
30
34
38
42
46
50

காசு.

10
15
20
20
25
30
35
35
40
45
45

1968 மார்ச் 16]

1967 செப்டம்பர் 15-க்கு முன்பு நடைமுறையில் இருந்த கட்டணங்கள்.

1967 செப்டம்பர் 15-ம் நாள் முதற்கொண்டு மாற்றியமைக்கப்பட்ட கட்டணங்கள்.

காசு.

54
58
62
66
70
74
78
82
86
90
94
98

காசு.

50
55
60
65
70
75
80
85
90
90
95

இப் புதிய வீதங்களில் கட்டணங்களை விதித்து வசூலிப்பதற்காக, 15 கல் தொலைவு அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்குள்ள புறநகர் பேருந்து வழித்தடங்களின் நீளத்தை, சந்தர்ப்பத்திற்கேற்ப சென்னை பிராட்வே பேருந்து நிலையத்திலிருந்தாவது சென்னை தங்கசாலைப் பேருந்து நிலையத்திலிருந்தாவது கணக்கிட வேண்டும் என்று ஆணையிடப்பட்டுள்ளது.

(3) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவு அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவுக்கு அப்பாலும் சென்னைக் கிளை இயக்குகின்ற புறநகர்ப் போக்குவரத்து.—ஆந்தப் போக்குவரத்துக்களில் இப்போது தோராயமாக 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவுள்ள முதல் நிலைக்கு 10 காசும் தோராயமாக 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவுடைய அடுத்த வரும் நிலைக்கு கூடுதலாக 4 காசும் கட்டணம் விதிக்கப்பட்டுள்ளது. அரசுத் துறையிலும் தனியார் துறையிலும் ஒட்டப்படுகின்ற மாநகர்ப் பேருந்துகளிலும் 15 கல்லுக்கு மேற்பட்ட தொலைவுடைய புறநகர்ப் பேருந்துகளிலும் விதிமுறை ஏதுமின்றி பலவாறாகக் கட்டணங்கள் விதித்து வசூலிக்கப்படுகின்றன. புறநகர்ப் பேருந்துகள், நாள்தோறும் தங்கள் வாழ்க்கைத் தொழிலுக்காக சென்னை மாநகர் வரைப் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களாலேயே பெரும்பாலும் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. எனவே, இவ்வழித் தடங்களில் கட்டண வீதங்களை தாறுமாறாக இல்லாமல் கட்டணங்களை ஐந்து காசின் மடங்குகளில் மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கம் கருதுகின்றது. அதற்கேற்ப, சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் அல்லது 24 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்பட்ட தொலைவுடைய வழித்தடங்களில் சென்னைக் கிளை ஒட்டுகின்ற புறநகர்ப் பேருந்துகளில் 1968-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ஆம் தேதி முதற்கொண்டு மாற்றியமைத்த பின்வரும் வீதங்களில் கட்டணம் வசூலிக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது:—

(அ) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவுடைய சற்றுப்புறப் பகுதிக்குள்.

மேலே (2) துணைப்பாராவில் குறிப்பிட்டுள்ள சென்னை மாநகர்ப் போக்கு வரத்துகளுக்குரிய கட்டணங்கள்.

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு அப்பால் ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும்.

கூடுதலாக 2.5 காசு வசூலிக்கப்படும்.

இக் கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்குகளாக விதிக்கப்படும்; 5 காசின் உயர்ந்த மடங்குகளுக்கு முழுமைத் தொகையாக அமைக்கப்படும். வழித் தடத்தின் தொலைவு சந்தாபபத்திற்கேற்ப சென்னை பிராட்வே பேருந்து நிலையத்திலிருந்தாவது, சென்னை தங்கசாலை பேருந்து நிலையத்திலிருந்தாவது கணக்கிடப்படும்.

[1968 மார்ச் 16]

(4) சென்னைக் கிளையின் மாவட்டப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள்.—

பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை படிப்படியாகச் செயல்படுத்துவதையொட்டி இத்துறை இப்போது மாவட்டப் போக்குவரத்துக்கள் பலவற்றை இயக்கி வருகின்றது. இந்தப் பேருந்துகளில் வசூலிக்கப்படும் கட்டண வீதங்கள் மேலே 5-வது பாராவில் ஏற்கெனவே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு வேறுபட்டவையாக இருந்தன. பேருந்துக் கட்டணங்களை முடிவு செய்வதில் சரிநிகரான கட்டண வீதங்களைப் பின்பற்ற வேண்டியது அவசியமென்றும் மாவட்டப் போக்குவரத்துக்கள் அவற்றிற்குரிய வருவாயை ஈட்டித்தருவதுடன் மாநகரப் பேருந்துகளில் ஏற்படக்கூடிய இழப்பை ஓரளவுக்குச் சரிகட்ட வேண்டுமென்றும் அரசாங்கம் கருதியது. அதற்கேற்ப, சென்னைக் கிளையின் மாவட்டப் போக்குவரத்துகளில் ஒரு கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு 2.5 காசு வீதம் கட்டணம் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது. அவ்வாறு கணக்கிடப்படும் கட்டணம் 10 காசின் உயர் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்படுகிறது. இதனால் கண்டக்டர்கள் குறைந்த எண்ணிக்கையில் பயணச்சீட்டுக் கட்டுக்களை எடுத்துச் செல்ல வசதியாக இருக்கும். இந்த வண்டிகளில் குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 20 காசு வசூலிக்கப்படுகிறது. இல்லையென்றால் சென்னை மாநகரில் குருந் தொலைவிற்குப் பயணம் செய்கின்றவர்கள் நெடுந்தொலைப் பயணிகளுக்கு இடம் கிடைக்காதபடி அவற்றில் பயணம் செய்ய முற்படுவார்கள்.

(5) கன்னியாகுமரிக் கிளை.—நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல்

சுற்றளவுக்குள் ஓட்டப்படுகின்ற பட்டணப் பேருந்துகளும் புறநகர்ப் பேருந்துகளும். (ஆ) நாகர்கோயில் பட்டணத்திலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்கு அப்பாற்பட்ட தொலைவுடைய வழித் தடங்களில் ஓட்டப்படும் புறநகர்ப் பேருந்து போக்குவரத்து. (இ) வெளிநூர்ப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, மாவட்டப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, இடை மாநிலப் பேருந்துப் போக்குவரத்து.—இந்தப் பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களிலும் தோராயமாக முதல் 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு 10 காசும், தோராயமாக அடுத்த ஒவ்வொரு 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கும் கூடுதலாக 4 காசும் கட்டண வீதம் இருந்தது. கன்னியாகுமரிக் கிளையிலும் சென்னைக் கிளையில் உள்ள தற்கு நிகரான வீதங்களில் கட்டணங்களை மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்று முறையீடுகள் வந்துள்ளன. மேலும், சென்னைக் கிளையில் எந்தக் காரணங்களுக்காக கட்டண வீதங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டனவோ அவையே கன்னியாகுமரிக் கிளைக்கும் பொருந்தும். எனவே, மேலே குறிப்பிட்ட கன்னியாகுமரிக் கிளையின் கட்டண வீதங்களையும் 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு பின்வருமாறு மாற்றியமைக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது—

(அ) நாகர்கோயில் நகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகள், நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்குட்பட்ட இடங்களுக்குச் செல்லும் புறநகர்ப் போக்குவரத்துகள்.

சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவுச் சுற்றுப்புறப் பகுதிக்குள் ஓட்டப்படுகின்ற சென்னைக் கிளையின் மாநகரப் போக்குவரத்துகளுக்கும் புறநகரப் போக்குவரத்துகளுக்கும் மேலே (2) துணைப் பாராவில் கண்டுள்ள வாறு மாற்றியமைக்கப்பட்டு இப்போது நடைமுறையில் உள்ள கட்டண வீதங்களே நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 மைல் சுற்றளவுப் பகுதிக்குள் இயக்கப்படுகின்ற நாகர்கோயில் நகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளுக்கும் புறநகர்ப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளுக்கும் பின்பற்றப்படும்.

(ஆ) நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் தொலைவுச் சுற்றளவிற்கு அப்பாற்பட்ட இடங்களுக்கு கன்னியாகுமரிக் கிளையினால் ஓட்டப்படுகின்ற புறநகர்ப் பேருந்துகள்.

1968 மார்ச் 16]

மாற்றியமைக்கப்பட்ட கட்டண வீதங்கள் வருமாறு:—

- (i) நாகர்கோயிலிருந்து 10 கல் தொலைவுச் சற்றளவிற்குள். { நாகர்கோயில் நகரப் பேருந்து கனில் வசூலிக்கப்படும் கட்டணங்கள்.
- (ii) நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் தொலைவிற்கு அப்பால்— { கூடுதலாக 2.5 காசு வசூலிக்கப்படும். கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்களுடனாக இருக்கும். இவை 5 காசின் உயர் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்படும்.

(இ) கன்னியாகுமரிக் கிளையின் வெளியூர், மாவட்ட இடை மாநிலப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகள்—

மாற்றியமைத்த கட்டணங்கள் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2.5 காசுகள். இக் கட்டணங்கள் குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 20 காசு என்கிற கட்டணத்திற்குப்பட்டு 10 காசின் உயர்மடங்களுக்காக முழுமையாக்கப்படும்.

10. விடுமுறை நாட்சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள்.

இத் துறையினால் ஒட்டப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறை நாட்சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று பொது மக்களிடமிருந்து முறையீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு செப்டெம்பர் மாதம் 15-ம் தேதி முதற்கொண்டு விடுப்புப் பயணச் சீட்டுகளைப் பயணிகளுக்கும் வழங்குவதற்கான திட்டமொன்றுக்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப்பயணச் சீட்டுகள் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டுகள் விடுமுறை நாட்களிலும், ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்குமுரிய மதிப்பு ரூ. 1.50 என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

11. குருடர்களுக்கும், ஊனமுடையோருக்கும் சலுகை.

இத்துறையின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்கு குருடர்களும் ஊனமுடையோருக்கும் சலுகை வழங்கியுள்ளது. வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகை குறித்த விவரங்கள் வருமாறு :—

(அ) இத்துறையின் பேருந்துகளில் குருடர்களும் ஊனமுடையோரும் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவார்கள். இவர்களுக்குத் துணை வருவோருக்கு முழுக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படும்.

(ஆ) தன் ஒரு காலைப் பயன்படுத்த இயலாத நிலையில் உள்ள முடவர்களுக்கும் சலுகை உண்டு.

(இ) குருடர் அல்லது ஊனமுடையோர் துணையின்றித் தாமே பயணம் செய்வார்களானால், அவருக்குத் துணை ஏதும் தேவையில்லை என்று கருதப்பட்டு, அவருக்குச் சலுகை ஏதும் வழங்கப்படமாட்டாது.

(ஈ) இப் பேருந்தின் மூலம் பயணம் செய்கின்ற குருடர் அல்லது ஊனமுடைய ஒருவர் சிகிச்சை பெற்று வருகிறார் என்று மருத்துவர் ஒருவரின் சான்றிதழைக் காண்பிக்க வேண்டும் அல்லது மருத்துவமனைச் சீட்டைக் காண்பிக்க வேண்டும்.

(உ) இச் சலுகை நகரப் பேருந்துகளில் மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

(ஊ) இச் சலுகை சிகிச்சை பெறும் காலத்திற்கு மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

[1968 மார்ச் 16]

12. நீள் தொலைப் பேருந்துப் போக்குவரத்து.

(அ) இவ்வாண்டில் பின்வரும் நீள் தொலைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகள் தொடங்கப்பட்டன—

- (1) வழித்தடம்—547—திருச்சி-கோடைக்கானல்—2 பேருந்துகள்.
- (2) வழித்தடம்—548—சென்னை-நாகப்பட்டணம்—2 பேருந்துகள்.
- (3) வழித்தடம்—549—கோயம்புத்தூர்-சேலம்—2 பேருந்துகள்.
- (4) வழித்தடம்—550—சென்னை-நெய்வேலி—2 பேருந்துகள்.
- (5) வழித்தடம்—551—நாகப்பட்டினம்-தூத்துக்குடி—2 பேருந்துகள்.
- (6) வழித்தடம்—552—சென்னை-சேலம்—2 பேருந்துகள்.
- (7) வழித்தடம்—553—மதுரை-கோயம்புத்தூர்—2 பேருந்துகள்.
- (8) வழித்தடம்—554—பழனி-குருவாயூர்—1 பேருந்து.
- (9) வழித்தடம்—555—தஞ்சாவூர்-சேலம்—2 பேருந்துகள்.

(ஆ) பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை முன்னிட்டும், செல்வைச் சிக்கனப்படுத்த வேண்டிய அவசியத்தைக் கருதியும் அடுத்த ஆண்டில் புதிதாக நீள் தொலை வழித்தடம் எதையும் தொடங்குவதற்கான சாத்தியக்கூறு குறைவே.

(இ) நீள் தொலைப் பேருந்துகளின் மூலம் சிடைக்கிற வருவாயைப் பெருக்கும் பொருட்டு, இப்பேருந்துகளில் 35 இருக்கைகளுக்குப் பதிலாக 39 இருக்கைகள் அமைத்திருக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கம் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இப்போது கட்டப்படும் நீள் தொலைப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் 39 இருக்கைகள் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. பழைய வண்டிகளில் படிப்படியே இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39 ஆக உயர்த்தப்பட்டு வருகிறது. 1967-68-ம் ஆண்டில் இவ்வாறு இருக்கைகள் மாற்றியமைக்கும் வேலை முடிவுறும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

(ஈ) இப்போது, 55 நீள் தொலை வழித்தடங்களில் 146 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் ஓட்டப்படுகின்றன.

13. கன்னியாகுமரிக் கிளையின் கூடுதல் பேருந்துகளும் வழித் தடங்களும்

(அ) கன்னியாகுமரிக் கிளையில் பின்வரும் புது வழித்தடங்கள் தொடங்கப்பட்டன.—

(i) நகர வழித்தடங்கள்—வெளியூர் வழித்தடங்கள்.

- (1) வழித்தடம் 1-D—குருசடை—மகாராஜபுரம்—2 பேருந்துகள்.
- (2) வழித்தடம் 15-C—குழித்துறை—கோதையாறு—1 பேருந்து.
- (3) வழித்தடம் 17-C—நாகர்கோயில்-குறும்பனை—1 பேருந்து.
- (4) வழித்தடம் 29—கொளச்சல்—குலசேகரம்—2 பேருந்துகள்.
- (5) வழித்தடம் 23-A—நாகர்கோயில்-முப்பந்தல்—1 பேருந்து.
- (6) வழித்தடம் 38—நாகர்கோயில்-கேசவன் புத்தன்துறை—1 பேருந்து.
- (7) வழித்தடம் 61—நாகர்கோயில்-சிவகாசி—2 பேருந்துகள்.
- (8) வழித்தடம் 62—நாகர்கோயில்-ஸ்ரீவல்லிப்புத்தூர்—2 பேருந்துகள்.
- (9) வழித்தடம் 63—நாகர்கோயில்-இராஜபாளையம்—2 பேருந்துகள்.
- (10) வழித்தடம் 64—காளியாக்காவினை திருநெல்வேலி-2 பேருந்துகள்.
- (11) வழித்தடம் 16-B—தூற்றூர்-கரிங்கல்—1 பேருந்து.
- (12) வழித்தடம் 30—குழித்துறை-தெங்கப்பட்டினம்—1 பேருந்து.

1968 மார்ச் 16]

- (13) வழித்தடம்—12-B—நாகர்கோயில்-மருதன்கோடு—1 பேருந்து.
 (14) வழித்தடம்—10-E—துக்களை-உதயமார்த்தாண்டம்—1 பேருந்து.
 (15) வழித்தடம்—14-A—கொல்லங்கோடு-தோடுவெட்டி—1 பேருந்து.

(ii) நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து.

- (1) குருசடை-மெக்கா மண்டபம்—1 பேருந்து.
 (2) குருசடை-வேர்க்கிலம்பி—1 பேருந்து.
 (3) தோடுவெட்டி-ஆலஞ்சோலை—1 பேருந்து.
 (4) நாகர்கோயில்-மணக்குடி—1 பேருந்து.
 (5) நாகர்கோயில்-பள்ளியாடி—1 பேருந்து.
 (6) நாகர்கோயில்-வெள்ளிச்சந்தை—1 பேருந்து.
 (7) நாகர்கோயில்-திங்கக்கடை—1 பேருந்து.
 (8) குருசடி-திங்கள் சந்தை—1 பேருந்து.
 (9) நாகர்கோயில்-மேலக்கிருஷ்ணன் புதூர்—1 பேருந்து.

(ஆ) ஆய்வுக்காலத்தின்போது கூடுதலாகப் பேருந்துப் போக்குவரத்து எதையும் இயக்கவில்லை.

14. தொழில் நுட்ப மேம்பாடுகள்.

(அ) பணிமனைகள்.—சென்னை மாநகர், சென்னை மாநகரில் இப்போதுள்ள பணிமனைகளில் ஒரு பணிமனையில் எத்தனை பேருந்துகளைத் திறம்பட வைத்துப் பேணுவதற்கு இருவருமே அத்தனைப் பேருந்துகள் பேணிவரப்படுகின்றன. பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நாட்டுடைமையாக்குவதன் காரணமாக, தற்போதுள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையுடன் ஏறத்தாழ 190 வண்டிகள் கூடுதலாகப்படுமென எதிர்பார்க்கப் படுவதைக்கருதி மாநகரில் புதிய பணிமனை ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டிய அவசியம் உள்ளது. இதற்காக நிலத்தைக் கையகப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

(ஆ) பணிமனைகள்—வெளியூர்.—(i) குமியலில் பணிமனை ஒன்று கட்டப் பட்டுவருகிறது; இது முடிவுறும் தருவாயில் உள்ளது.

(ii) ஆய்வு ஆண்டின்போது தூத்துக்குடியில் ஒரு பணிமனை கட்டப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றது.

(iii) பாபநாசம், கோவில்பட்டி, விருதுநகர், உதகமண்டலம், மதுரை, திண்டுக்கல், திருநெல்வேலி, சிதம்பரம், கடலூர், தருமபுரி, திருவண்ணாமலை, தஞ்சாவூர், வேலூர், ஆரணி, காஞ்சிபுரம் ஆகிய இடங்களில் புதிய பணிமனைகள் கட்டும் செயற்குறிப்புகள் உள்ளன. நீள்தொலை கடுவிசைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளையும், மாவட்டங்களில் அரசு எடுத்துக்கொள்ளும் வழித்தடங்களில் இயக்கப் படும் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளையும் நடத்தி வருவதற்கு வசதியளிக்கும் பொருட்டு இவ்விடங்களின் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(இ) பேருந்து நிலையங்கள்.—பயணிகளுக்கான வசதிகளைக் கொண்ட பேருந்து நிலையம் ஒன்று பாரி முனையில் இருந்த பேருந்து நிலையத்திற்குப் பதிலாக உயர் நீதி மன்ற வளைவுக்குள் தென்மேற்கு மூலையில் 1967-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 5-ம் தேதி முதற்கொண்டு செயல்படத் தொடங்கியது.

எல்லா வசதிகளும் பொருந்திய புதிய பேருந்து நிலையம் ஒன்று உதகமண்டலத்தில் 1967-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 25-ம் தேதி முதல் செயல்படத் தொடங்கியது.

1968-மார்க் 16

1968-69-ம் ஆண்டில் புதிதாக ஏதும் பேருந்து நிலையம் கட்டுவதற்குச் செயற் குறிப்பில்லை. செலவைச் சிக்கனப்படுத்தவேண்டியதன் அவசியத்தை முன்னிட்டு, கிடைக்கும் நிதிகளை பணிமனை-பேருந்து நிலையங்களாகப் பணியாற்றத்தக்கப் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்குச் செலவிடத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

15. டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

(அ) சென்னையில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவில் ஐந்து வார்ப்படங்கள் உள்ளன. இப்பிரிவு மூன்று தொடர் முறைகளில் (Shifts) செயல்படுகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

ஆண்டு.					புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
1966-67	..	—	—	..	10,094
1967-68 (31-1-1968 வரை)	..	..	..	..	9,707

(ஆ) நாகர்கோவிலில் உள்ள தொழிற்சாலையில் இரண்டு வார்ப்படங்கள் உள்ளன. புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களுக்கான தேவையைச் சரிக்கட்டவும் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவைக் குறைக்கவும் இத்தொழிற்சாலை 1967 ஏப்ரல் முதல் தேதி முதல் மூன்று தொடர் முறைகளில் செயல்படுகின்றது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.—

ஆண்டு.					புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
1966-67	—	..	—	..	1,613
1967-68 (31-12-1967 வரை)	..	..	..	..	3,486

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதுடன், குழல்களும் (Tubes) டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

16. தொழிலாளர் கல்வித் திட்டம்.

தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் நலன்கள் இத்துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக்கொள்ளப்படுகின்றன. இந்திய அரசின் திட்டத்தின்கீழ் தொழிலாளர்-ஆசிரியர்-பயிற்சியாளர் ஆகிய ஒவ்வொருவருக்கும் சுமார் மூன்று மாத காலமுடைய பயிற்சி வகுப்பு உள்ளது. பயிற்சியின் முடிவில், மாநிலத்திற்கு வெளியே உள்ள தொழில் நகரங்களுக்கு ஆய்வுச் சுற்றுப்பயணம் மேற்கொள்ளப்படும். இத்தகைய பயணங்களுக்கு தமிழ்நாட்டு பயணப்படி விதிகளின்கீழ் பயணப்படி வழங்கப்படுகிறது. தொழிலாளர்களின் பயிற்சிக்கால அளவானது, வருகை பூரிப்பூதியம், ஊக்கப் பூரிப்பூதியம் ஆகியவை உட்பட எல்லாக் காரியங்களுக்கும் பணிக்காலமாகவே கொள்ளப்படுகிறது. பயிற்சி பெறுகின்ற போக்குவரத்து நேரிடப் பணியாளர்கள் நாப்படி பெறுவதற்கும் அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பயிற்சி பெறுவதற்காக கன்னியாகுமரி கிளையிலிருந்து மதுரைக்கு அனுப்பப்படுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு நாள் படிக்குப்பதிலாக மாதத்திற்கு ரூ. 50 மாற்றுப் பணிப்படி (Deputation Allowance) வழங்கப்படுகிறது. இதைத் தவிர, நாகர்கோவிலிலிருந்து செல்லவும் திரும்பிவரவும் மேற்கொள்ளுகின்ற பயணங்களுக்காக பயணப்படி களும் 7 வழங்கப்படுகின்றன. இத்துறையின் பணிமனைகளில் பிரிவு நிலை வகுப்புகளை நடத்துவதற்கும் மூன்று மாதங்களுக்கு இத்துறையின்

1968 மார்ச் 16]

தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்கவும் தொழிலாளர்—பயிற்சி ஆசிரியர்கள் தேவைப்படுகின்றனர். பயிற்சியின் முடிவில் தொழிலாளர் பயிற்சி ஆசிரியர்களும் பயிற்சியாளர்களும் தொழிற்சாலைகள் உள்ள இடங்களுக்கு ஆய்வுச் சுற்றுப்பயணம் மேற்கொள்வர். இதற்காக இவர்களுக்கு தமிழ்நாட்டு பயணப்படி விதிகளின்படி பயணப்படி வழங்கப்படுகிறது.

பிரிவு நிலை வகுப்புகளில் பயிற்சி பெறுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு தேநீரும் சிற்றுணவுப் பண்டமும் வழங்குவதற்குப் பதிலாக பயிற்சி நாள் ஒன்றுக்கு 50 காசு படி வழங்கப்படுகின்றது. தொழிலாளர்—பயிற்சி ஆசிரியர்களுக்கு அவர்கள் வகுப்புகள் நடத்தும் ஒவ்வொரு நாளிற்கும் ரூ. 1 வீதம் வழங்கப்படுகிறது.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் பயிற்சியளிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்—ஆசிரியர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

1966-67	..	..	..	..	..	14
1967-68	..	..	..	..	..	11

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் பயிற்சி பெற்ற பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சியாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1966-67	..	..	..	..	222
1967-68	..	..	..	..	263

17. பயிற்சி

(அ) இந்த அரசாங்கம் பயணிகள் போக்குவரத்தை நாட்டுமையாக்கும் கொள்கையை மேற்கொண்டுள்ளதையொட்டி, இத்தனை விரைவாக விரிவடைந்துள்ளது. எனவே பயிற்சி பெற்ற பணியாளர் தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களும் மிகுதியாகத் தேவைப்படுகின்றனர். பணியாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்காக முந்திய ஆண்டுகளில் பின்பற்றப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகள் பின்வரும் பாராக்களில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு பின்பற்றப் பட்டன.

(ஆ) இலேசான வண்டிகளை ஓட்டும் உரிமம் பெற்றுள்ளவர்களுக்கு கனரக வண்டிகளை ஓட்டுவதற்குப் பயிற்சியளிப்பதற்காக அமைக்கப்பட்ட ஓட்டுநர் பயிற்சிப்பள்ளி (வலவர் பயிற்சிப்பள்ளி) இவ்வாண்டிலும் தொடர்ந்து நடத்தப்பட்டது. கனரக வண்டி ஓட்டும் உரிமம் பெற்றுள்ளவர்களுக்கு வெவ்வேறான காலங்களுக்கு-பழக்கப் பயிற்சி அளிப்பதற்கான திட்டமும் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டது.

(இ) போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பில் திருச்சிராப்பள்ளியிலும் கோயம்புத்தூரிலும் தொடங்கப்பட்ட ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகள் (வலவர் பயிற்சிப் பள்ளிகள்) இவ்வாண்டில் தொடர்ந்து நடத்தப்பட்டன. பர்மா ஹிலிருந்து தாயகம் திரும்பியவர்களுக்கு இலேசான வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு 30 நாட்களில் பயிற்சியளிப்பதற்காக தனியாக ஏற்படுத்தப்பட்ட ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளியும் (வலவர் பயிற்சி பள்ளிகள்) ஆய்வாண்டில் தொடர்ந்து செயல்பட்டது.

(ஈ) கண்டக்டர்களாக நியமினம் செய்யப்படத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டவர்களுக்கு மூன்று வாரத்திற்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றது.

(உ) 1961-ம் ஆண்டு தொழில் பழகுநர் சட்டத்தின்கீழ் தொழில் பழகுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கான வேலைத் திட்டம் இவ்வாண்டிலும் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டது. தொடர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் பயிற்சி பெற்ற 140 பேர்களுக்கு 18 மாதங்களுக்கு இத்தனை பயிற்சியளிக்கின்றது. கன்னியாகுமரி கிளையில், 6 மாதக் குறுகிய கால அளவுப் பயிற்சி முறையில் 10 பயிற்சியாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்கப்படுகின்றது. பயிற்சியாளர்களுக்கு

[1968 மார்ச் 16]

வழங்கத்தக்க பயிற்சி உதவித் தொகை 1-1-1967 முதற்கொண்டே பொருந்தும் வகையில் இவ்வாண்டு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது; விவரம் வருமாறு :—

	சென்னை யில்.	அரசாங்கப் போக்கு வரத்து மத்தியப் பணிக் களரியில்.	கன்னியா குமரிக் கிளையில்.
	(ரூபாய் மாதத் திற்கு.)	(ரூபாய் மாதத் திற்கு.)	(ரூபாய் மாதத் திற்கு.)
(i) பயிற்சியின் முதல் ஆறு மாதக் காலத்திற்கு.	70	60	60
(ii) பயிற்சியின் அடுத்த பன்னிரண்டு மாதக் காலத்திற்கு.	80	70	..

இப் பயிற்சியில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் இயன்றவரை இத்துறையின் பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்படுகின்றனர். தொழில் பழகுநர் பயிற்சித் திட்டத்தில் சில மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டதையொட்டி, தொழிற் பயிற்சிப் பள்ளியில் ஓராண்டுப் பயிற்சியில் தேர்ச்சிப் பெற்றவர்கள் 1968 பிப்ரவரி முதற்கொண்டு இரண்டாண்டுப் பயிற்சிக்குச் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர்.

(ஊ) பொறியியல் பட்டம் பெற்றவர்களுக்கு, டப்ளொமா பெற்றவர்களுக்கு, இந்திய அரசின் பயிற்சி உதவிப் பணம் வழங்குவதற்கான திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது. இத்துறை ஓராண்டில் பயிற்சி உதவித் தொகை பெறும் 10 முதுநிலைப் பயிற்சியாளர்களுக்கும் 15 இளநிலைப் பயிற்சியாளர்களுக்கும் பயிற்சியளிக்கின்றது.

(எ) இத் துறையின் தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கும் உறவினர்களுக்கும் ஓராண்டுக்கால அளவிற்குப் பயிற்சி அளிப்பதற்கும் ஒரு திட்டம் உள்ளது. பயிற்சிக் கால அளவின்போது, பயிற்சியாளர்களுக்கு முதல் ஆறு மாதங்களில் ரூ. 1 வீதமும் அடுத்த ஆறு மாதங்களில் ரூ. 1.50 வீதமும் நாட்படி வழங்கப்படுகிறது.

18. தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் பணி நலன்கள்.

தொழிலாளர்கள் திறம்படவும் மன நிறைவுடனும் பணியாற்றுவதற்கு ஏதுவாக அவர்களின் பொருளாதார நிலைமையை மேம்படுத்துவதில் அரசாங்கம் ஆர்வம் கொண்டுள்ளது. இந் நோக்கத்துடன் ஆய்வு ஆண்டில் பணமாகவும் வசதிகள் செய்து தருவதன் மூலமும் அவர்களுக்குப் பல் வேறு நலன்கள் செய்து தரப்பட்டுள்ளன. அவைகள் கீழே சுருக்கமாக விவரிக்கப் பட்டுள்ளன :—

(i) இம் மாநில அரசாங்க ஊழியர்களின் அகவிலைப்படி வீதங்கள் 1-11-1967 முதல் அதிகரிக்கப்பட்டன. - இந்த அதிகரித்த வீதங்கள் இம்மாநில அரசாங்கப் போக்குவரத்துத்துறைத் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் பொருந்துவனவாகும். உரிய அகவிலைப்படி வீதம் காரணமாக தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறையினருக்கு அதிகப்படியான செலவு தோராயமாக ஓராண்டிற்கு ரூ. 19 லட்சம் ஆகும்.

(ii) சென்னை மாநகரிலுள்ள எல்லா ஊழியர்களுக்கும் நகர ஈட்டுப்படி அளிக்க அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையில் அன்றாட ஊதியம் பெறுபவர்கள் உட்பட, அதில் பணியாற்றும் சென்னை மாநகர் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் இச்சலுகை பொருந்தும். 1-10-1967 முதல் ஈட்டுப்படி அளிக்கப்படும். சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு இந்த ஈட்டுப்படி சம்பளத்தில் 8 சத வீதம், 10 சத வீதம் என்று கணக்கிடப்படும். தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு, இதற்காக ஏற்படும் அதிகரித்த செலவு ஆண்டுக்கு ரூ. 9 லட்சம் ஆகும்.

1963 மார்ச் 16]

(iii) சென்னை, கண்ணியாகுமரிக் கிளைகளின் பணிமனைகளிலுள்ள பேருந்துகளைப் பேணுவதற்கு வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்ட தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியம் வழங்குவதற்குத் திட்டமுள்ளது. 1-10-1966 முதற்கொண்டு தொழிலாளர்கள் ஒரு திங்கடில் \$ட்டக்கூடிய அதிக அளவு நலன்கள் 10 சத வீதத்திலிருந்து 15 சத வீதத்திற்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளன.

(iv) குரோம்டேட்டை பணிக் களரியிலும், இராணித் தோட்டம் பணிக் களரியிலும் மேற்சொன்ன இரண்டு பணிக்களரிகளின் டயர் புதுப்பிக்கும் தொழிற்சாலைகளிலும் சேர்க்கப்பட்டுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு உற்பத்தித் திறலன் அடிப்படையில் ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியம் வழங்கும் திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. அளிக்கத்தக்க பூரிப்பூதியத்தின் அதிக அளவு 1-10-1966 முதற்கொண்டு ஒரு திங்கட்கு 20 சத வீதத்திலிருந்து 40 சத வீதமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்த அதிகரிப்பு வறத்தாழ 100 சத வீதமாகும்.

(v) வருகைப் பூரிப்பு ஊதியம் வழங்கும் திட்டம் தற்போது சென்னைக் கிளையின் போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர்களுக்குப் பொருந்துகிறது. இப்பூரிப்பு ஊதியம் 1-10-1966 முதல் மாநில அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணி மனையின் தொழிலாளர்களுக்கும் நீட்டிக்கப் பட்டுள்ளது. சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு, இந்த ஆணைகளின் கீழ் ஆண்டொன்றுக்குத் தொழிலாளர் ஒருவர் ரூ. 90 பெறுவார்.

(vi) பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், இத்துறையில் பல பயிற்சியாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. இப்பயிற்சியாளர்களுக்கு அளிக்கப் படும் பயிற்சி உதவித் தொகை 1-1-1967 முதற்கொண்டு அதிகரிக்கப் பட்டுள்ளது. பயிற்சியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் திங்கடொன்றுக்கு ரூ. 10 அதிக உதவித் தொகையாக அளிக்கப்படுகிறது.

(vii) பேருந்துத் தூய்மைப் படுத்தும் வேலை பயில்வோர் இத்துறையில் பணிக்கு அமர்த்தப்படுகிறார்கள். 1-4-1967 முதல் அவர்களுக்கு அளிக்கப் படும் ஊதியம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் நாளொன்றுக்கு 50 காசுக்கு குறையாமல் ஊதியம் உயர்த்தப்பட்டது.

(viii) இந்திய அரசின் தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின்கீழ் தொழில் புரிபவர்களாகவும் ஆசிரியர்களாகவும் உள்ளவர்கள், தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க துறை அளவில் பிரிவு பிரிவாகத் தொழிலாளர்களுக்கு வகுப்புகள் மேற்கொள்ள வேண்டும். அண்மைக் காலம் வரையில், அவர்களுக்குப் படி எதுவும் அளிக்கப்படவில்லை. தொழில் புரியவர்களாகவும் ஆசிரியர்களாகவும் உள்ள ஒவ்வொருவருக்கும் நாள ஒன்றுக்கு ஒரு ரூபாய் படி, 17-9-1966 முதற்கொண்டு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

(ix) தமிழ்நாடு 1965-ல் ஆண்டு மோட்டார் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் விதிகளின் விதித்துறைகளின் கீழ் ஒய்வெடுத்துக்கொள்ளும் நாளில் அலுவல் மேற்கொள்வதற்கு மக்கேநேர் ஊதியம், அதிகப்படி ஊதியம் அளிக்கும் நலன்கள் குறைந்த பார வண்டிகள் ஓட்டும் வலவர் களுக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளன.

(x) உதகண்டலம், கோடைக்கானல் முதலிய டீல் பகுதிகளைத் தலைமைப்படுத்தலாகக்கொண்டுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு குளிக்காலப்படிவிய அண்மையில் அரசாங்கம் அனுப்பித்தள்ளது. இத்துறையில் பணிக்கமர்த்தப் பட தொழிலாளர்களும் குளிக்காலப்படி பெறத் தகுதியுடையவராவர்.

(xi) தமிழ்நாடு சிறப்பு ஊதிய நடைமுறை தூலின் தொகுப்பு I, பாகம் I, 15-வது விதியினையொட்டி, உதகையில் வேலைக்கமர்த்தப்பட்ட பரிசோதனை ஆய்வாளர்களுக்கும் நேரக் கண்காணிப்பாளர்களுக்கும் மசுப் படி வழங்க அண்மையில் அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. 1-2-1966 முதற்கொண்டே இந்தப் படியைக் கொடுக்குமாறு ஒப்பளிக்கப் பட்டுள்ளது.

[1968 மார்ச் 16]

(xii) தொழிலாளர்களுக்கு நிகராடை உடுத்தக் கதர்த்துணி அளிக்கப் பட்டு வந்தது. கதர்த்துணி நீடித்த உடைக்காமையால் அதற்குப் பதலாக நிகராடைகள் தைக்கக்கொள்ள கைத்தறித் துணி வழங்கவேண்டுமென்று அவர்கள் முறையிட்டனர். தொழிலாளர்கள் வரும்பியவாறே நிகராடைகள் தைத்துக்கொள்ள கைத்தறித் துணி அளிக்க அரசாங்கம் ஆணையிட்டுள்ளது. போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படும் தையல் கூலித் தொகை தொழிலாளர் ஒருவருக்கு ரூபாய் 10-லிருந்து 12-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டது.

(xiii) சில்லறைச் செலவு நிதியிலிருந்து சம்பளம் அளிக்கப்படும் காவலாளிகளுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் ஓராண்டுக்கு வழங்கப் பட்டு வந்த இரண்டு தொகுதி நிகராடைகளுக்குப் பதலாக மூன்று தொகுதி நிகராடைகளுக்கான உடை வழங்க 1967 ஜூலைமீல் அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது.

(xiv) ஆண்டுதோறும் மூன்று தொகுதி நிகராடைகளும், இரண்டாண்டு களுக்கு ஒரு முறை பூட்ஸ்களும் ஒட்டுநர் பயிற்சியளிப்பவர்களுக்கு வழங்க 1968, ஜனவரியில் அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. ஆண்டு ஒன்றுக்குத் தையல் கூலி அளிக்க ரூபாய் 16-ம் மாதம் ஒன்றுக்குச் சலவைப் படியாக ரூபாய் 3-ம் ஒட்டுநர் பயிற்சியளிப்பவர்களுக்கு வழங்க அரசாங்கம் ஒப்பளித்தது.

(xv) இரண்டாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை பூட்ஸ்கள் வழங்குவதற்குப் பதலாக, போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களுக்கு ஆண்டு தோறும் ஓரளவு மூடிய பத்தானி வகை செருப்புகள் வழங்க அரசாங்கம் ஒப்பளித்துள்ளது.

(xvi) தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்து ஊழியர்கள், பொதுத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தின் அலுவலகம் செயல்பட போக்குவரத்து இல்லத்தில் ஓர் அறை வாடகையின்றி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

19. மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம் தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை இயக்குநரின் மேற்பார்வையின் கீழ் தனிப்பிரிவாகச் செயல்பட்டு வருகிறது; இப்பரிவ அரசாங்கத்தின் பேரம்பான்மைத் துறைகளின் மோட்டார் வண்டிகளைச் செப்பனிடும், பேணியும் வருகிறது. இந்த அமைப்பு முழுவதையும் மூன்று நிலைகளில் சீரமைப்பு செயல் அரசாங்கம் ஆணைகள் பற்றித்தது; இதன் மூலம், மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தை நம்பியுள்ள அரசாங்கத்தின் பல்வேறு துறைகளின் மோட்டார் வண்டிகள் சிக்கனமாகவும் திறம்பட பேணப் பெண்படுவதற்கும் இதனால் தனியார் பணியைகளை நம்பியிருக்கும் அவசியத்தைப் போக்கவும் வழி வகுக்கிறது.

கடந்த ஆண்டில் அனுமதிக்கப்பட்ட முதல் நிலைப்பணி கீழ்க்கண்ட வகைகளில் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது :—

(அ) சென்னை, தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள நான்கு பணிக்களரிகளுக்கான கருவிகளும் துணைக் கருவிகளும் வாங்கப் பட்டுள்ளன; பணிக்களரிகளின் பொறுப்புக்களைச் செவ்வனே நிறைவேற்றக் கூடுதல் பணியாளர்கள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

(ஆ) சென்னையில் மத்திய பண்டகசாலை சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) சென்னை, தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய ஆறு இடங்களிலிருந்து இயங்கும் ஆறு பரிசோதனைக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

1968 மார்ச் 16]

சிழக்கண்ட இனங்கள் அடங்கிய தற்போதைய பணிக்களரிகளுக்காகப் போதுமான இடவசதி அளிப்பது சம்பந்தமாக ஒப்பளிக்கப்பட்ட இரண்டாம் நிலை, நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது:—

(அ) சென்னை, மத்தியப் பணிக்களரிக்காவும், சேலம் வட்டாரப் பணிக்களரிக்காவும் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தலும், புதிய கட்டிடங்கள் கட்டுதலும்.

(ஆ) தஞ்சாவூரிலும், மதுரையிலும் தற்போதுள்ள கட்டிடங்களை மேம்படுத்தல்.

தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள வட்டாரப் பணிக்களரிக்குப் போன்று கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரியிலும் புதிய பணிக்களரிகளை ஏற்படுத்துவது குறித்து எவ்ளும் நிலை அமைகிறது. இது 19-8-69-ல் ஆலோசனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

சீரமைப்பின் இரண்டு நிலைகளும் நிறைவேற்றப்படும்போது மோட்டார் வண்டிகளைத் திறப்படவும் சிக்னமாசவும் பேணுதல். சர் செயல்தற்காகும் செலவுகளைக் குறைத்தல். அதிக எண்ணிக்கையுள்ள வண்டிகளைப் போசு வரத்திற்குப் பயன்படுத்துதல் ஆகியவை சம்பந்தமாக அரசாங்கத்தின் பல வேறு துறைகளின் தேவைகளை இந்த நிறுவனம் பூர்த்தி செய்யுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இவ்வகைகளில் இம் மாநில அரசாங்கத்திற்கு குறிப்பிடக்கூடிய தொகையிச்சமீகும்.

20. பொதுமக்கள் தொடர்பு நடவடிக்கைகள்.

(அ) இத்துறையின் குறிக்கோள், பொது மக்களுக்கு கொண்டாற்றுவதாகும். இக்குறிக்கோள் எய்த கீழே குறிப்பிட்ட துணைபார்க்களில் விவரிக்கப்பட்டுள்ள பல நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(ஆ) இத்துறை நடத்தும் நீண்டதொலைவு போக்குவரத்து, உல்லாசப் பயணம், தனி போக்குவரத்து இவற்றின் கால அட்டவணைகள் இந்த ஆண்டு தெலேபெசி குறிப்பேடுகளில் (சென்னையிலும் வெளியூர்களிலும்) வெளியிடப்பட்டன.

(இ) ஞாபிற்றுக்கிடுமைகளிலும், அரசாங்க விடுமுறை நாட்சளிலும், இத்துறை நடத்தும் சிறப்புப் போக்குவரத்து விவரம் அடங்கிய கைபுத்தகம் வெளியிடப்பட்டு இந்த ஆண்டும் வழங்கப்பட்டது.

(ஈ) தமிழ்நாடு அரசாங்கம், போக்குவரத்துத் துறை யெக்குநர், பொதுமக்கள், இத்துறையின் வல்லர்கள், கண்டக்டர்களை உலத்து கொண்டு இத்துறை செயல்படும் விசம் பற்றி விவாதக்கும் நிகழ்ச்சி ஒன்று அனைத்திந்திய வாடுவிலும் இம் பெற்றது.

(உ) பேருந்துகளில் ஆங்கிலத்தில் எழுதப்பட்ட இத் துறையின் பெயர் தற்போது தமிழில் எழுதப்பட்டுள்ளது.

(ஊ) இத்துறையின் எல்லப் பேருந்துகளிலும் தற்போது வள்ளுவப் பேருந்துகளின் உருவப்படம் பொருத்தப்பட்டு, அவர் இயற்றிய உலசப் பொதுமறையாம் திருக்குறளிலிருந்து ஒரு குறட்பாவும் இடம் பெற்றுள்ளது.

(எ) இரண்டாம் உலகத் தமிழ் மாநாட்டையொட்டி, இத்துறை நடத்தும் வழித்தடங்களில் பல மாறுதல்கள் செய்யவேண்டியிருந்தது; தனிப் பேருந்துகள் இதற்கென விப்பட்டன. பொது மக்களின் நலனை முன்னிட்டு செய்ய எண்ணிய மாறுதல்களும் செய்த சிறப்பு ஏற்பாடுகளும் அடங்கிய புத்தகம் ஒன்று ஆங்கிலத்திலும் தமிழிலும் அச்சிடப்பட்டு வழங்கப்பட்டது. இது சம்பந்தமாக, இக்கற்றையின் பேருந்துகளில் தமிழ் எவ்வாறு புத்தச்சப்பட்டுள்ளதென்பதை விளக்கிக் தமிழ் நாளிதழ்சளில் விளம்பரம் கொடுக்கப்பட்டது. பேருந்துகளில் திருக்குறட்பாச்சள் எவ்வாறு எழுதப்பட்டுள்ளன என்பது குறித்தும் அந்த விளம்பரத்தில் குறிப்பிடப்பட்டது.

(ஏ) நன்னடத்தைக்காக கண்டக்டர்களுக்கும் விபத்தாக்களைத் தவிர்த்து திறம்பட, இடுவதற்கு வல்லர்களுக்கும் பணம் பரிசாக அளிக்கும் கோயாடு பின்பற்றப்பட்டது. ரூ. 240 இதுவரையில் பரிசாக வழங்கப்பட்டுள்ளது. பொது போர்மேன் ஒருவருக்கு அளிக்கப்பட்ட பரிசுத் தொகை

[1968 மார்ச் 16]

ரூ. 50 குறித்துச் சிறப்பாக்ககுறிப்பிடலாம். அவர் பணிமுடிந்து ஓய்வில் இருக்கும்போது பேருந்து ஒன்றின் இயந்திரத்தில் கோளாறு இருப்பதைக் கண்டுபிடித்து விபத்தை தவிர்த்தார்.

(ஐ) 1968-ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் இறுதியில் துவக்கப்பட்டு, மார்ச் திங்கள் பதினோராம் நாள் வரை அறிஞர் அண்ணா நகரில் அனைத்திந்திய உற்பத்தியாளரால் நடத்தப் பட்ட இந்திய-உலக வர்த்தக மற்றும் தொழில் சந்தை, சென்னை மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்து மட்டுமின்றி, இம்மாநிலம் மற்றும் இந்திய நாட்டின் மற்றெல்லாப் பகுதிகளிலிருந்தும் கூட மக்கள் கூட்டத்தைப் பெருமளவில் தன்பால் ஈர்த்தது. மூக்கியமாக, விடுமுறை நாட்களில் சந்தையைப் பார்க்க மக்கள் ஏராளமாக வந்தனர். இவ்வாறு வந்த மக்களுக்குத் தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை, சென்னை மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்தும் சில சமயங்களில் புறநகர் பகுதிகளிலிருந்தும் கூடத் தனி வண்டிகள் செலுத்திப் பேசு வரத்து வசதியளித்தது. இச் சந்தைக்காக அறிஞர் அண்ணா நகரில் உரிய காலத்தில் நிறுவப் பட்டத் தனி பேருந்து நிலையம் நன்கு பயன்படுத்தப் பட்டது. சந்தை அமைந்த நிலப்பரப்பு இருதரறு எக்கங்களுக்கு மேலிருந்ததால், மக்கள் மேல் டோக்காகச் சரணடைச் சூழிப்பார்க்க வசதியாகச் சந்தையின் பெரு வீதிகளில் பேருந்துகளைச் செலுத்துவது விரும்பத்தக்க தெனக் கருதப்பட்டது. இக்கருத்தைக் குறிக்கோளாகக் கொண்டு, நன்கு அலங்கரித்த மூன்று பேருந்து வண்டிகளைத் தனியாகப் படைத்து, போக்குவரத்துத் துறை சந்தையின் பெரு வீதிகளில் செலுத்தியது. இவ் வண்டியில் ஒரு தடவை செல்வதற்கு ஒரு நபருக்கு ஐம்பது காசு செலுத்தப்பட்டது. இத் தனி வண்டிகள் பெருங் கூட்டத்தை ஈர்த்தன. மக்கள் இவ்வண்டிகளில் செல்வதற்காகச் சில சமயங்களில் நீள் வரிசைகளில் காத்து நின்றனர். சந்தைக்கு வந்தவர்கள் இவ் வண்டிகளின் சிரப்பான அமைப்பையும், அவர்களுக்காக செய்த போக்குவரத்து வசதிகளையும் போற்றினர். இத் தனி வண்டிகளைப் படைக்கச் செய்த செலவெவிட இவைகளின் வருமானம் மிகுதியாகவே இருந்தது.

21. பொது.

பயனிகள் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசாங்கத்தின் கோட்பாட்டினால் 1967-68-ம் ஆண்டில் பெருமளவு வளர்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளது. முன்னைய ஆண்டில் 117 வண்டிகள் கூடுதலாக வாங்கப் பட்டிருக்க தற்போது 398 புதிய வண்டிகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்துகளை அதிகப்படுத்துவதனால் திறம்பட பேருந்துகள் பேணப்படுவதற்குப் பரிமனைகள் சட்டுவது அவசியமாகிறது. கூடுதல் டிரைவர்களைக் கட்டுப் பட்டும், சிக்கனம் காணமாசுக் குறைக்கப்பட வேண்டியசாயிற்று. பயனிகளின் வசதிகளைப் பெருக்கக்கூடிய வகையில் பேருந்து நிலையங்கள் சட்டுவதும் சிக்கனம் பற்றி மெதுவாகச் செயல்படுத்தப்பட வேண்டியுள்ளது. இடர் பாணிகள் ரெப்பினும், ஆய்வினுள்ள இந்த ஆண்டில் இத்துறை பெரும் பயனியாற்றியுள்ளது.

பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் காரணமாக 1968-69-ல் இம்மாநிலத்தின் டல பகுதிகளில் போக்குவரத்துக்கள் நடத்தப்படுவது ஒருங்கிணைப்புச் செய்ய டர்மென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. முன்பு குறிப்பிட்டுள்ளதைப்போன்று, நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின்கீழ் பெருமளவு எண்ணிக்கையுள்ள போக்குவரத்துக்கள், சில வேளைகளில் குறுகியகால அறிவிப்பில் டோக்குவரத்துக்கு விடப்பட்டன. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டதனால் ஏற்படும் நலன்கள் பொது மக்களுக்குக் கிட்டத்தொடங்கும் வகையில் அரசாங்கப் போக்குவரத்துப் போர்த்தகள் விடப்பட்டதன் விளைவாக எழுந்துள்ள பல நடைமுறை இர்பாக்கையும் சிக்கல்களையும் விரைந்து தீர்க்கும் டோக்கத்தில் அவற்றை இத்துறை கவனமடன் ஆராய்ந்து வருகிறது. பேருந்துப் போக்குவரத்து நேங்களையும், போக்குவரத்து அப்-வேளைகளையும், கட்டண வீச்சங்களையும் மாற்ற வேண்டுமென்று சட்டமுறை உறுப்பினர்களிடமிருந்து பொது மக்களிடமிருந்தும் வந்துள்ள பல முறையீடுகளைக் கவனமடன் இத்துறை ஆலோசிக்கிறது. 1968-69-ம் நிதி ஆண்டின் தொடக்கத்தில் மாட்ட வழித்தடங்களில் இத்துறைப் போக்குவரத்துகளைச் சீரமைக்கும் நிலை ஏற்படும்.

1968 மார்ச் 16]

புள்ளி விவர அறிக்கை I.

பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் சாலைமீல் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கையும்

ஆண்டு.	ஆண்டு இறுதியில் இருந்த பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	ஆண்டில் சாலைமீல் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
1959-60	561	386
1960-61	605	537
1961-62	770	569
1962-63	814	629
1963-64	950	690
1964-65	1,076	789
1965-66	1,256	937
1966-67	1,373	1,069
1967-68 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை)	1,771	1,420

புள்ளி விவர அறிக்கை II.

ஆண்டொன்றில் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையையும் சாட்டும் புள்ளி விவர அறிக்கை.

ஆண்டு.	பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1959-60	114	10	124
1960-61	35	134	169
1961-62	11	75	86
1962-63	130	44	174
1963-64	43	126	179
1964-65	137	126	263
1965-66	113	180	293
1966-67	105	117	222
1967-68 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை)	174	398	572

[1968 மார்ச் 16]

புள்ளி விவர அறிக்கை III.

1959-60-ம் ஆண்டிலிருந்து 1967-68-ம் ஆண்டு வரை கிடைத்த வருவாய்,

ஏற்பட்ட செலவு நிகர வருவாய். ஆதாயம் அதிகவாங்கினை விவரம்.

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	ஏற்பட்ட செலவு.	நிகர வருவாய்.	நிதி.	நிகர ஆதாயம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)					
1959-60 ..	266.53	201.70	64.83	37.73	27.10
1960-61 ..	316.27	239.67	76.60	61.37	15.23
1961-62 ..	391.65	297.21	94.44	75.81	18.63
1962-63 ..	468.96	378.72	90.24	77.82	12.42
1963-64 ..	550.83	487.10	63.73	91.82	(—)28.09
1964-65 ..	675.82	589.43	86.39	104.63	(—)18.24
1965-66 ..	839.27	740.67	98.60	112.99	(—)14.39
1966-67 ..	968.15	896.55	71.60	132.60	(—)61.00
1967-68 (எதிர்-பார்க்கப்படுபவை)	1,147.73	1,039.72	108.01	145.36	(—)37.35

புள்ளி விவர அறிக்கை IV.

நேர்முக செலவையும் மறைமுகச் செலவையும் காட்டும் விவர அறிக்கை.

தமிழ்நாடு அரசாங்கப் பொதுக் கவாத்தகத் துறை

பாகம் I.

1966-67 (கணக்குகள்).	1967-68 (எதிர்-பார்க்கப்படுபவை).
(1)	(2)
செலவின விவரம்.	(3)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	

I. A. நேர்முகச் செலவு—

1. போக்குவரத்துப் பணியாளர், தொழில் நுட்பப் பணியாளர் ஆகியோருக்குக் கொடுக்கப்படும் ஊதியம்	181.64	215.00
2. எரிபொருள்	191.46	214.25
3. டயர்களும், ட்யூப்களும்	47.82	47.70
4. உதிரி பாகங்களும், துணிப்பகுதிகளும் ..	94.32	79.00
5. பழுது பார்த்தலும், செப்பணிதலும் ..	28.12	61.00
6. மோட்டார் வண்டி வரியும், மேல் வரியும்.	137.75	177.10
7. அதிகாரிகள், பணியாளர்கள் சம்பளம்	23.61	25.99
8. வாடகை வீசங்கள் வரிகள், உடை, வீனைய சில்லறைச் செலவுகள்.	30.78	36.08

1968 மார்ச் 16]

செலவின் விவரம்.

1966-67 (எதிர்
(கணக்குகள்). பாக்கப்
படுபவை).
(2) (3)
(ரூபாய் லட்சத்தில்).

I. A. நேர்முகச் செலவு—தொடர்ச்சி.

9. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரியில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	58.24	67.11
10. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரியில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	25.77	29.64
மொத்தம்—நேர்முகச் செலவுகள் ..	819.51	952.87

B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் நேர்முகச் செலவு—

	ரூ. காசு.	ரூ. காசு.
1. சென்னைக் கிளை	1.25	1.24
2. கன்னியாகுமரி கிளை	1.11	1.00
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி	1.22	1.30

II. A. மறைமுகச் செலவு—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)	
1. விடுப்பும் ஓய்வூதியமும்	16.52	19.41
2. தணிக்கைக் கட்டணம்	0.92	0.96
3. மூலதனத்தின் மீது வட்டி	50.94	56.50
மொத்தம் ..	68.38	76.87

4. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	6.43	7.38
5. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	2.23	2.60
மொத்தம்—மறைமுகச் செலவு	77.04	86.85

B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் மறைமுகச் செலவு—

1. சென்னைக் கிளை	0.13	0.12
2. கன்னியாகுமரி கிளை	0.06	0.07
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி	0.09	0.09

[1968 மார்ச் 16]

பாகம் II.

செலவின் விவரம்.

1966-67 (கணக்குகள்).	1967-68 (எதிர்ப் பார்க்கப் படுபவை).
---	--

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

- | | | |
|---|--------|----------|
| 1. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் நேர் முகச் செலவுகள். | 735.50 | 856.12 |
| 2. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கும் ஆகும் நேர்முகச் செலவுகள். | 84.01 | 96.75 |
| 3. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் நேர்முகச் செலவு. | 819.51 | 952.87 |
| 4. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் மறை முகச் செலவு. | 68.38 | 76.87 |
| 5. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கும் ஆகும் மறைமுகச் செலவு. | 8.66 | 9.98 |
| 6. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் மறை முகச் செலவு. | 77.04 | 86.85 |
| 7. மொத்தம்—அரசாங்கப் போக்கு வரத்துத்தன நிறுவனத்துக்காகும் நேர் முகச் செலவும் மறைமுகச் செலவும். | 896.55 | 1,039.72 |

பாடம் III.

சேர்க்கும் தொகை.

1968 ஏப்ரல்
1-ம் தேதி
நிலவரப்படி
முன்னேற்ற
இருப்பு,

1966-67.

1967-68
(எதிர்
பார்ச்சப்
படுவது).

(1)

(2)

(3)

(4)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

- | | | | | |
|----|-----------------------|--------|--------|--------|
| 1. | தேய்மானம் ஒதுக்க நிதி | 132.60 | 145.36 | 541.71 |
| 2. | வளர்ச்சி நிதி | -- | .. | 25.90 |
| 3. | பயணிகள் வசதி நிதி | .. | .. | 2.85 |
| 4. | வீட்டு வசதி நிதி | .. | .. | 9.27 |
| | மொத்தம் | 132.60 | 145.36 | 579.73 |

1968 மார்ச் 16]

புள்ளி விவர அறிக்கை V.

மூலதன முதலீடு.

மொத்தம்.

ஒவ்வொரு
ஆண்டு
சேர்க்கை.

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

கீழ்க்கண்ட தேதிய நிலவரப்படி—

1959, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	301.84	25.66
1960, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	368.08	66.24
1961, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	433.66	65.58
1962, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	496.05	62.39
1963, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	511.06	15.01
1964, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	688.54	177.48
1965, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	848.86	160.32
1966, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	1,002.02	153.16
1967, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	..	..	1,203.17	201.15
1968, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி (தாற்காலிக மானது).	..	..	1,356.15	152.98

புள்ளி விவர அறிக்கை VI.

அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரில் கட்டப்பட்ட பேருந்து
மேல்பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு.

கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின்
எண்ணிக்கை.

(1)

(2)

1958-59	..	..	..	66
1959-60	..	..	..	83
1960-61	..	..	..	97
1961-62	..	..	..	127
				(20 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 3 சரக்குப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1962-63	..	..	..	122
				(28 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1963-64	..	..	..	182
				(37 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 7 சரக்குப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1964-65	..	..	..	292
				(42 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், சரக்குப் பேருந்துகளாக மாற்றப்பட்ட 60 பேருந்து கள், எணைய 15 பணிகள் உட்பட.)

[1968 மார்ச் 16]

கால அளவு. கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
1965-66	324 (23 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 61 பணிகள் உட்பட.)
1966-67	343 (15 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், மத்திய பிரதேசத்திற்காக 7 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 151 பணிகள் உட்பட.)
1967-68	432 (5 கடுவியைப் பேருந்துகள், 112 விசைப் பேருந்துகள், 2 சரக்குப் பேருந்துகள் உட்பட.)

புள்ளி விவர அறிக்கை V.I

இராணித் தோட்டம் பணிக்காளியில் கட்டப்பட்ட பேருந்து மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு.	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1. 1964-65	44 (4 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
2. 1965-66	60 (21 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட. ஆனால் ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 23 பணிகள் நீங்கலாக.)
3. 1966-67	72 (7 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கான 32 பணிகள் உட்பட.)
4. 1967-68 (எதுரப்பரக்கப்படுபவை)	129 (12 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், அரசாங்கத்தின் மற்ற துறைகளுக்கான 12 பேருந்து மேல் பகுதிகள் உட்பட.)

1963. மார்ச் 16]

புள்ளி விவர அறிக்கை VIII.

1-8-1967 முதல் ஓட்டப்படும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட
வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.
(11-2-1968 அன்று உள்ளபடி.)

வழித்தட
எண்.பேருந்து
பயணி
எண்
னிக்கை.

—லிருந்து—வரை.

ஓட்டப்படும்
தேதி.

(1)	(2)	(3)	(4)
		தருமபுரி மாவட்டம்.	
450	2	பெங்களூர்—புதுச்சேரி ..	10-1-1968
452	1	ஹோசூர்—திருவண்ணாமலை ..	10-1-1968
453	1	ஹோசூர்—அத்திபெல்லி (எஸ்லை) ..	1-1-1968
454	1	சேலம்--ஹோசூர் ..	1-1-1968
455	1	சேலம்—திருப்பத்தூர் ..	1-1-1968
456	1	பெங்களூர்—தருமபுரி ..	1-1-1968
457	1	மேட்டூர் அணை—ஜோலார்பேட்டை ..	1-1-1968
458	1	சேலம்—ஜோலார்பேட்டை ..	1-1-1968
459	1	பெங்களூர்—திருப்பத்தூர் ..	1-1-1968
460	2	தருமபுரி—பெங்களூர் ..	1-1-1968
461	2	திருநெல்வேலி—வேலூர் ..	1-1-1968
462	1	சேலம்—அத்திபெல்லி (எஸ்லை) ..	1-1-1968
463	2	சூரமலபுரம்—சேலம் ..	1-1-1968
451	1	சேலம்—சித்தூர் ..	11-1-1968

மதுரை மாவட்டம்.

361	1	திண்டுக்கல்—புதுக்கோட்டை ..	1-1-1963
362	2	விருதுநகர்—தேவாரம் ..	1-1-1968
363	2	விருதுநகர்—தேவாரம் ..	1-1-1968
364	2	மதுரை—பழனி ..	1-1-1968
365	2	திண்டுக்கல்—குமினி ..	1-1-1968
366	1	விருதுநகர்—பெரியகுளம் ..	1-1-1968

ராமநாதபுரம் மாவட்டம்.

351	1	தேவகோட்டை—ராமநாதபுரம் ..	1-1-1968
352	1	மதுரை—சீமங்கரை ..	1-1-1968
353	1	காரைக்குடி—திருச்சி ..	1-1-1963
354	1	காரைக்குடி—காவல்காரன்பட்டி ..	9-1-1968
355	1	அழகாபுரி—செவல்லட்டி ..	1-1-1968
356	1	சாயல்குடி—மதுரை ..	1-1-1968

[1968 மார்ச் 16]

வழித்தட எண். பேருந்து பயண எண் —லிருந்து—வரை. ஒட்டப்பரும் தேதி.

(1) (2) (3) (4)

சேலம் மாவட்டம்.

401	2	தருமபுரி—ஈரோடு	..	1—1—1968
402	1	தருமபுரி—ஈரோடு	..	1—1—1968
403	2	சேலம்—திருச்சி	..	1—1—1968
404	1	சேலம்—திருச்சி	..	1—1—1968
405	1	சேலம்—கடலூர்	..	1—1—1968
406	2	திருச்சி—கிருஷ்ணகிரி	..	1—1—1968

மாநிலப் போக்குவரத்துத்துறை அதிகாரியின் அனுமதி.

407	1	சேலம்—அத்திபெல்லி	..	1—1—1968
408	6	சேலம்—பெங்களூர்	..	19—1—1968
464	2	ஹோசூர்—பெருந்துறை	..	8—1—1968
254	2	உதகமண்டலம்—கோழிக்கோடு	..	26—1—1968
255	2	உதகமண்டலம்—கோழிக்கோடு	..	26—1—1968

திருச்சி மாவட்டம்.

301	1	புதுக்கோட்டை—பாளையம்	..	9—1—1968
302	1	புதுக்கோட்டை—சாந்தத்தம்	..	9—1—1968
303	1	திருச்சி—தாராபுரம்	..	8—1—1968
304	2	கும்பகோணம்—தறையூர்	..	8—1—1968
305	1	வயல்பாடி—நாமக்கல்	..	8—1—1968
306	2	திருச்சி—நெய்வேலி	..	8—1—1968
307	1	திருச்சி—மதுரை	..	8—1—1968
308	1	திருச்சி—செந்துறை	..	8—1—1968
309	1	திருச்சி—காங்கேயம்	..	8—1—1968
201	1	ஆத்தூர்—பெருவளநல்லூர்	..	11—8—1967

நீலகிரி மாவட்டம்.

251	2	உதகமண்டலம்—மைசூர்	..	2—1—1968
252	1	உதகமண்டலம்—குண்டலபேட்டை	..	1—1—1968
253	1	உதகமண்டலம்—வைத்திரி	..	1—1—1968

வடஆற்காடு மாவட்டம்.

203	2	வேலூர்—திண்டிவனம்	..	25—10—1967
-----	---	-------------------	----	------------

1968 மார்ச் 16]

வழித்தட எண்.	பெருந்த பயண எண்ணிக்கை.	—லிருந்து—வரை.	ஒட்டப்படும் தேதி.
(1)	(2)	(3)	(4)
செங்கற்பட்டு மாவட்டம்.			
93	1+2	சென்னை—ஆரணி	.. 1-8-1967 20-1-1968
94	1	சென்னை—பெருநகர்	.. 1-8-1967
202	2	காஞ்சிபுரம்—விழுப்புரம்	.. 16-8-1967
96	1	சென்னை—மதுராந்தகம்	.. 26-8-1967
97	2	சென்னை—திருத்தணி	.. 17-9-1967
102	1+1+4	சென்னை—வேலூர்	.. 1-12-1967 10-12-1967 10-2-1968
203	1	காஞ்சிபுரம்—திருவண்ணாமலை	.. 14-12-1967
100	1	சென்னை—கடலூர்	.. 15-12-1967
207	1	காஞ்சிபுரம்—திருவண்ணாமலை	.. 12-1-1968
115	2	சென்னை—தண்டரை	.. 15-1-1968
116	1	சென்னை—கொரட்டூர்	.. 15-1-1968
117	1	சென்னை—அரண்வாயல்	.. 15-1-1968
118	1+1	சென்னை—திருநின்றவூர்	.. 15-1-1968 10-2-1968
119	1	பூவிருந்தவல்லி—வாலாஜாபாத்	.. 18-1-1968
120	1	படப்பை—பூவிருந்தவல்லி	.. 18-1-1968
121	1	சென்னை—ஸ்ரீபெரும்புதூர்	.. 20-1-1968
76	1	சென்னை—காஞ்சிபுரம்	.. 20-1-1968
59	2	சென்னை—அகரம்	.. 20-1-1968
103	1+1+2	சென்னை—நாயுடுபேட்டை	.. 20-1-1968 10-2-1968
104	1+3	சென்னை—வந்தவாசி	.. 20-1-1968 10-2-1968
94எ	2	சென்னை—பெருநகர்	.. 20-1-1968 .. 20-1-1968
107	1	சென்னை—அமரம்பேடு	.. 20-1-1968
108	1	சென்னை—சதுரங்கப்பட்டினம்	.. 20-1-1968
88இ	1+3	சென்னை—குன்னத்தூர்	.. 20-1-1968 .. 10-2-1968 .. 20-1-1968
111	2+1	சென்னை—நம்பாக்கம்	.. 20-1-1968 10-2-1968
112	1	சென்னை—வரதய்யபாளையம்	.. 30-1-1968
110	1	சென்னை—செய்யாறு	.. 20-1-1968
113	1	சென்னை—கண்ணம்பாக்கம்	.. 20-1-1968

[1968 மார்ச் 16]

வழித்தட எண்.	பேருந்து பயண எண் ணிக்கை.	—லிருந்து—வரை.	ஒட்டப்படும் தேதி.
(1)	(2)	(3)	(4)
செங்கற்பட்டு மாவட்டம்—தொடர்ச்சி.			
92	1	சென்னை—ஊத்துக்கோட்டை ..	3-2-1968
132	2	சென்னை—பெரியபாளையம் ..	3-2-1968
131எ	1	சென்னை—கரடிப்புத்தூர் ..	3-2-1968
131பி	1	சென்னை—முக்கரம்பாக்கம் ..	3-2-1968
124	1	சென்னை—நாகலாபுரம் ..	3-2-1968
153	1	சென்னை—ஆரணி ..	3-2-1968
123	1+1	சென்னை—பிச்சாட்டூர் ..	3-2-1968
88பி	1	சென்னை—குன்றத்தூர் ..	10-2-1968
128	1	சென்னை—நீர்வாணூர் ..	3-2-1968
76எ	1	சென்னை—காஞ்சிபுரம் ..	10-2-1968
54	1	சென்னை—பூவிருந்தவல்லி ..	10-2-1968
123	1	சென்னை—திருவண்ணாமலை ..	10-2-1968
140எ	1	சென்னை—தேசூர் ..	10-2-1968
203	1	செங்கற்பட்டு—திருவண்ணாமலை ..	10-2-1968
126	1	சென்னை—பட்டாபிராம் ..	10-2-1968
127	1	சென்னை—திருவூர் ..	10-2-1968
78	1	சென்னை—காஞ்சிபுரம் ..	10-2-1968
130	2	சென்னை—வந்தவாசி ..	10-2-1968
79எ	1	சென்னை—காஞ்சிபுரம் ..	10-2-1968
134	1	சென்னை—பெரும்பாக்கம் ..	10-2-1968
135	2	சென்னை—நெய்மிலி ..	10-2-1968
136	1	சென்னை—ஆரணி ..	10-2-1968
93எ	1	சென்னை—ஆரணி ..	10-2-1968
102எ	2	சென்னை—வேலூர் ..	10-2-1968
90எ	2	சென்னை—சுண்ணாம்புக்குளம் ..	10-2-1968
125	1	சென்னை—புத்தூர் ..	10-2-1968
129	1	சென்னை—செங்கற்பட்டு ..	10-2-1968
53	1	சென்னை—பூவிருந்தவல்லி ..	10-2-1968
51சி	1	சென்னை—சேலையூர் ..	10-2-1968
103எ	1	சென்னை—சுனகம்மாசத்திரம் ..	10-2-1968
60	2	சென்னை—சுனகாபுத்தூர் ..	10-2-1968
57எ	2	சென்னை—அம்மவாரிக்குப்பம் ..	10-2-1968
105	2	சென்னை—திருத்தணி ..	10-2-1968
138	1	சென்னை—பேரம்பாக்கம் ..	10-2-1968
77எ	1	சென்னை—ஏலப்பாக்கம் ..	10-2-1968
140	1	சென்னை—தேசூர் ..	10-2-1968
111எ	1	சென்னை—சென்ராயன்பாளையம் ..	10-2-1968

1968 மார்ச் 16]

வழித்தட எண்.	பேருந்து பயண எண் ணிக்கை.	—லிருந்து—வரை.	ஓடப்படும் தேதி.
(1)	(2)	(3)	(4)
	செங்கற்பட்டு மாவட்டம்—தொடர்ச்சி.		
104மி	2	சென்னை—கீழ்புத்தூர்	.. 10-2-1968
109	2	சென்னை—குண்டுபெரும்பேடு	.. 10-2-1968
137	1	சென்னை—பெரியபாளையம்	.. 10-2-1968
104எ	2	சென்னை—வந்தவாசி	.. 13-2-1968
			.. 11-2-1968
55எ	1	சென்னை—பழவேற்காடு	.. 10-2-1968
			11-2-1968
88எ	1	சென்னை—குன்றத்தூர்	.. 10-2-1968
		தென்னாற்காடு மாவட்டம்.	
206	1	சேலம்—சிதம்பரம்	.. 15-12-1967
304	6	கிளியனூர்—ஆத்துறை	.. 18-11-1967

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS